

MBAU DER JAKOBI-KIRCHE IN
 CHEMNITZ. * * ARCHITECTEN:
 KGL. BAURÄTE SCHILLING UND
 GRAEBNER IN DRESDEN. * * *
 * ANSICHT DER HAUPTFRONT. *
 DEUTSCHE
 * * * * BAUZEITUNG * * * *
 * 51. JAHRGANG 1917. * NO. 18. *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 18. BERLIN, DEN 3. MÄRZ 1917.

Der Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz.

Architekten: Schilling & Graebner, kgl. Bauräte in Dresden.

Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen S. 87, 88 und 89.

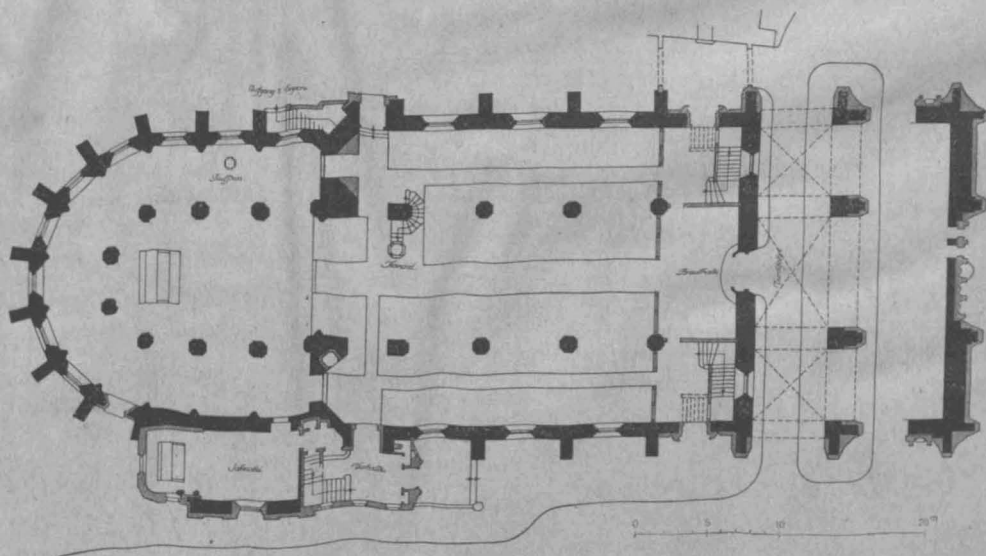


us der alten Zeit von Chemnitz, dem früheren Kaminizi und dem heutigen „sächsischen Manchester“, ragt die Jakobi-Kirche als ein stolzes Zeichen kirchlichen Lebens bis in unsere Gegenwart herein, alle Wandlungen der Stadt von der ersten Industriestadt des Meißener Landes im 14. Jahrhundert bis

zur ersten Industriestadt des heutigen Königreiches Sachsen mit ihren tief greifenden wirtschaftlichen und städtebaulichen Umwälzungen überdauernd. Sie ist von den elf evangelischen Kirchen der Stadt die bedeutendste. 1539 nahm Chemnitz die Reformation an, was 1546 zur Aufhebung des von Kaiser Lothar gestifteten Berg-Klosters führte, dessen Abt die Stadt erbaute, die bereits 1143 Marktrecht erhielt. Das religiöse Leben fand nach Einführung der Reformation seinen Stützpunkt in der Jakobi-Kirche, die schon durch ihre Lage im Mittelpunkt des heute noch deutlich erkennbaren Kernes der alten Stadt, am Alten Markt, zum Brennpunkt des kirchlichen Lebens werden mußte. Unter dem Dreißigjährigen Krieg hatte Chemnitz außerordentlich zu leiden; 1632 und 1634 wurde die Stadt durch Brand fast völlig vernichtet. Die Jakobi-Kirche aber überdauerte alle Fährlichkeiten und blieb in einem Zustand bis 1876 erhalten, den die Abb. S. 88 zeigt. Das Gotteshaus bot wohl ein ärmliches, aber auch ein malerisches, durchaus charakteristisches Bild dar, zu dem die gelegentlichen Anbauten und starken Strebe-pfeiler Vieles beitrugen. Indessen der bauliche Aufschwung nach dem deutsch-französischen Krieg der siebziger Jahre ließ auch die Jakobi-Kirche nicht unberührt. Die Kirchen-Behörden wandten sich an Konrad Wilhelm Hase in Hannover, der für die Wiederherstellung verschiedene Ent-

würfe aufstellte, von welchen einer durch den sächsischen Kirchenbaumeister Altendorf in einer unverstandenen Gotik zur Ausführung kam. Das Ergebnis dieses Umbaues zeigt die Abbildung S. 88. Die Erneuerung durch den in Sachsen viel beschäftigten Altendorf erstreckte sich auf die ganze Kirche, leider auch auf den wundervollen Chor aus dem 16. Jahrhundert. Leider hat man sich bei dessen Erneuerung nicht so sorgfältig an das Alte gehalten, wie dieses es nach der Abbildung S. 89 verdient hätte. Die Feinheit des schönen Maßwerkes des Chores hat vielmehr in der Erneuerung dieselbe Verflachung erfahren, die aus der stilistischen Behandlung der übrigen Teile der Kirche zu erkennen ist. So stand das Gotteshaus von 1876—1910.

Zu der mangelhaften stilistischen Behandlung kam nun aber noch ein weiterer Umstand zum Nachteil der Kirche, oder vielleicht auch zu ihrem Vorteil. Wie seinerzeit Heideloff bei seiner Kirche in Oschatz die Güte des verwendeten Steinmaterials ganz außer Acht ließ, sodaß ein großer Teil der zur Ausführung gelangten Türme wieder abgebrochen werden mußte, so wurde auch bei dem damaligen Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz der Dauerhaftigkeit des Steines keine Beachtung geschenkt. Schon nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen fing der Stein in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts an abzubrockeln. Diese Abbröckelungen verstärkten sich in einem solchem Maße, daß 1910 und 1911



große Steine abgetragen werden mußten. Eingehende Untersuchungen des Bauwerkes durch verschiedene Sachverständige ließen die Notwendigkeit erkennen, die ganze Giebelfront einschließlich der anschließenden Schiffsfronten abzutragen. Das bedeutete nichts Anderes als einen durchgreifenden Umbau des ganzen Bauwerkes, den die kirchlichen Behörden beschlossen und damit die kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden betrauten.

Der Organismus des Gotteshauses stellt einen sehr schlichten Bagedanken dar: es ist eine dreischiffige, gotische, gewölbte Hallenkirche, an die sich ein etwas verjüngter reicher und edler Chor anschließt. Zu dessen Linken liegt die Sakristei, rechts, am Beginn des Haupthauses, erhebt sich ein Turm. Dem Haupthaus ist eine dreibogige gewölbte Vorhalle vorgelagert. Bei der Erneuerung wurden nun aber nicht allein künstlerische, sondern gleichzeitig auch praktische Gesichtspunkte in Erwägung gezogen, was zu einer Vergrößerung der Sakristei und vor allem zu besseren Treppenaufgängen zu den Emporen führte.

In der stilistischen Behandlung des Äußeren folgten die Architekten ohne enge Rücksicht auf die Ueberlieferung in erster Linie ihrer eigenen Auffassung. Wie ausgezeichnet ihnen das gelungen ist, zeigt unsere Bildbeilage mit einer Wiedergabe des Vorbaues über der dreibogigen Vorhalle. Deren wuchtige Gedrungenheit steht in einem wirkungsvollen Gegensatz zu den ruhigen Flächen des weiteren Aufbaues und der Strebe Pfeiler. Eine kleine Abwalmung am oberen Abschluß der Fassade erinnert an den Zustand dieses Teiles des Bauwerkes vor 1876. Reich gegliedert und zum Teil durchbrochen ist der mittlere Teil der Fassade, dessen Motiv sich in etwas anderer Weise an den Seiten wiederholt. Figürlicher Schmuck unter Baldachinen belebt die Flächen. Eigenartige ornamentale Bildungen säumen die Spitzbogen der Vorhalle ein. Zu lebhafter Schattenwirkung ist die Gliederung im hoch gezogenen Mittelteil der Fassade gesteigert. In ähnlicher stilistischer Bildung sind auch die neuen Teile an der Sakristei behandelt, wie die Abbildungen S. 87 zeigen. Auch hier überwiegt das Flächige und tritt in guten Gegensatz zu den Durchbrechungen oder zum Relief der Stützen.

Das Innere des Gotteshauses ist in seiner Gesamtwirkung im Großen und Ganzen erhalten geblieben. Nur die Orgel-Empore, die in der Abbildung S. 89 dargestellt ist, erfuhr nach den Wünschen des Musikdirektors Meyerhoff in Chemnitz eine bedeutende Vergrößerung mit Treppenzugängen, um auf ihr die Aufführung von Musikwerken zu ermöglichen. Ein neues Orgelwerk nimmt die ganze Schmalseite der Kirche ein. Dabei wurde wohl zum ersten Mal die jetzt allgemein als mustergültig ange-

sehene Einrichtung der Schwellen auch nach außen zur Erscheinung gebracht. Der mittlere Teil der Orgel zeigt in der Breite des Mittelschiffes die klingenden Pfeifen, belebt durch figürlichen und ornamentalen Schmuck. Seitlich schließen sich in der Fläche der Seitenschiffe daran an die stark durchbrochenen, mit Gaze versehenen Schwellen. Auch diese erhielten in der Mitte eine ornamentale Bereicherung.

Während die Stimmung des Inneren der Kirche nach der Wiederherstellung des Jahres 1876 auf eine reiche ornamentale Behandlung sich stützte, haben die Architekten der jetzigen Erneuerung die Wirkung lediglich im Gegensatz heller und dunkler Flächen gesucht und gefunden. Der Porphyr der Pfeiler, Gurte und Grate wurde in seiner farbigen Wirkung herausgehoben und es wurden die zwischen den Gurten und Rippen sich entwickelnden Gewölbfelder hell und ohne jede ornamentale Behandlung gehalten. Eine bescheidene Unterbrechung der Wirkung wird lediglich durch die zurück haltenden Beleuchtungskörper hervorgerufen. Zwischen die Pfeiler spannen sich die mit leichtem Ornament geschnittenen Brüstungen der Emporen, die sich in ihrer dunklen Farbe den Bänken anschließen.

Die Herstellung der Ornamente für die Fassade erfolgte in dem von den Architekten eingerichteten eigenen Bildhauer-Atelier. Die Greife auf den großen Strebe Pfeilern der Giebelfront sind Werke des Bildhauers Ullrich. Der gesamte figürliche Schmuck und die ornamentale Durchbildung der Orgel rühren von den Bildhauern Köppl & Polte her.

Die gesamten Kosten des Umbaues der Kirche betrugen etwa 430 000 M.; davon entfallen etwa 285 000 Mark auf die Durchbildung des Äußeren, soweit Erd-, Maurer-, Zimmer-, Steinmetz-, Bildhauer-, Dachdecker- und Kupferarbeiten in Frage kamen. Inbegriffen in dieser Summe sind auch die Ausgaben für die Bronzearbeiten an den Türen. Etwa 145 000 M. entfielen auf die Arbeiten im Inneren. Einen erheblichen Teil dieser Summe beanspruchten die neue Orgel, die 41 500 M. kostete, und die Durchbildung des Orgelchores.

Durch diesen mit aller Sorgfalt und glänzendem künstlerischen Gelingen durchgeführten Umbau, von dessen glücklicher Wirkung wir Gelegenheit hatten uns durch eigene Anschauung zu überzeugen, hat der alte Teil von Chemnitz seine Krönung erhalten. Es ist im besten Sinne ein Werk unserer Zeit, das sich jedoch der Ueberlieferung nicht ganz entschlägt und so zu seiner außerordentlichen Wirkung kommt. Denn die Fortbildung der Ueberlieferung ist eine in der künstlerischen Natur des Menschen tief begründete zwingende Notwendigkeit; das darf namentlich kirchlichen Werken gegenüber nicht vergessen werden. —

—H.—

Verkehrssteuer und Schnellbahnen.

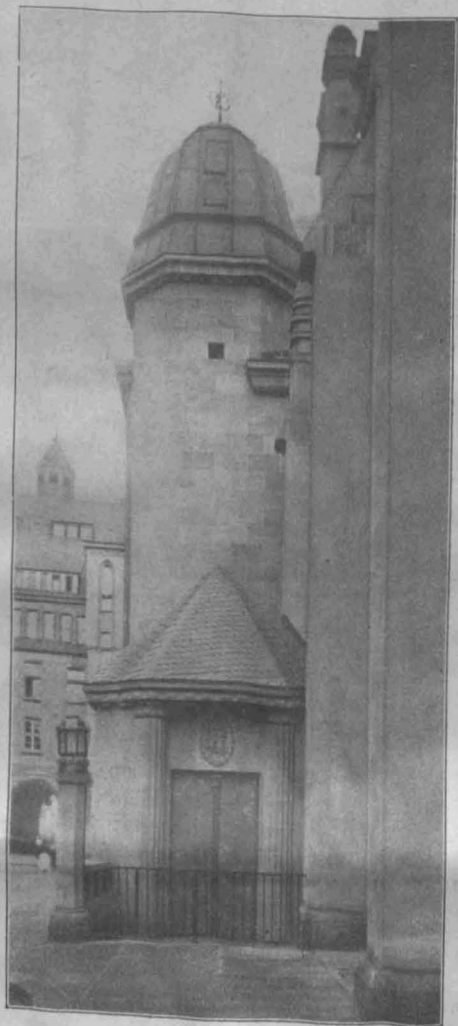
Vom Geheimen Baurat G. Kemmann in Berlin-Grünwald.

Der neue Gesetzentwurf über die Reichsverkehrssteuer sieht eine prozentuale Abgabe auf die Brutto-Einnahmen der verschiedenartigsten Beförderungsmittel vor, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Die Steuer erfasst sowohl den Verkehr der Eisenbahnen einschließlich der Seilbahnen, als auch der Wasserstraßen und endlich auch den Verkehr gleisloser, öffentlicher Beförderungsmittel, wie der Omnibusse. Die Steuer ist vom Benutzer zu tragen; die bisherigen Beförderungspreise werden für ihn entsprechend verteuert. Im Personenverkehr werden erhoben 16 % der Verkehrs-Einnahmen aus der I. Wagenklasse, 14, 12 und 10 % der Einnahmen aus dem Verkehr der II., III. und IV. Klasse; Arbeiter-, Schüler-, Militärkarten sind frei. Für beschleunigte Beförderung werden Zuschläge erhoben. Der Gesetzentwurf macht zwischen den verschiedenen Arten der Personen-Verkehrsmittel keinen Unterschied; er will die örtlichen Bahnanlagen der Städte ebenso hoch versteuert wissen, wie die Großbahnen; unter den ersteren das moderne großstädtische Massenverkehrsmittel, die elektrische Schnellbahn, ebenso hoch, wie die Straßenbahn. Für die letztere

— wohl auch für den Omnibus, der sich in Berlin vor dem Krieg zum gefährlichsten Nebenbuhler aller an die Schiene gebundenen örtlichen Verkehrsmittel entwickelt hatte — käme der Satz der III. Wagenklasse, für die Berliner Hoch- und Untergrundbahn auch der Satz der II. Klasse zur Anwendung. Insbesondere diesen örtlichen Verkehrsmitteln will der Hinweis des Gesetzgebers dienen, daß die Steuer in eine durch die stark gestiegenen Löhne, Materialpreise und sonstigen Lasten ohnehin nahe liegende Fahrpreis-Erhöhung gleich mit eingerechnet werden könne. Doch sollen vertragliche Fahrpreis-Bindungen, die die Verkehrs-Unternehmungen gegenüber Wegeberechtigten übernommen haben, zum Zweck der Fahrpreis-Erhöhung gesetzlich nur insoweit aufgehoben werden, wie für die Einbringung der Steuer selbst Raum zu schaffen ist. Wollen die Unternehmer in die Fahrpreis-Erhöhung auch die durch den Krieg herbeigeführten Verteuerungen einrechnen, so bleiben sie auf die Zustimmung der Wegeberechtigten angewiesen. Aber auch die zum Zweck der Steuerbeschaffung gesetzlich zugelassene Teilerhöhung muß auf Schwierigkeiten stoßen, da es nicht leicht ist, das Fahrpreissystem so zu ändern, daß es gerade den Steuerbetrag herausgibt.

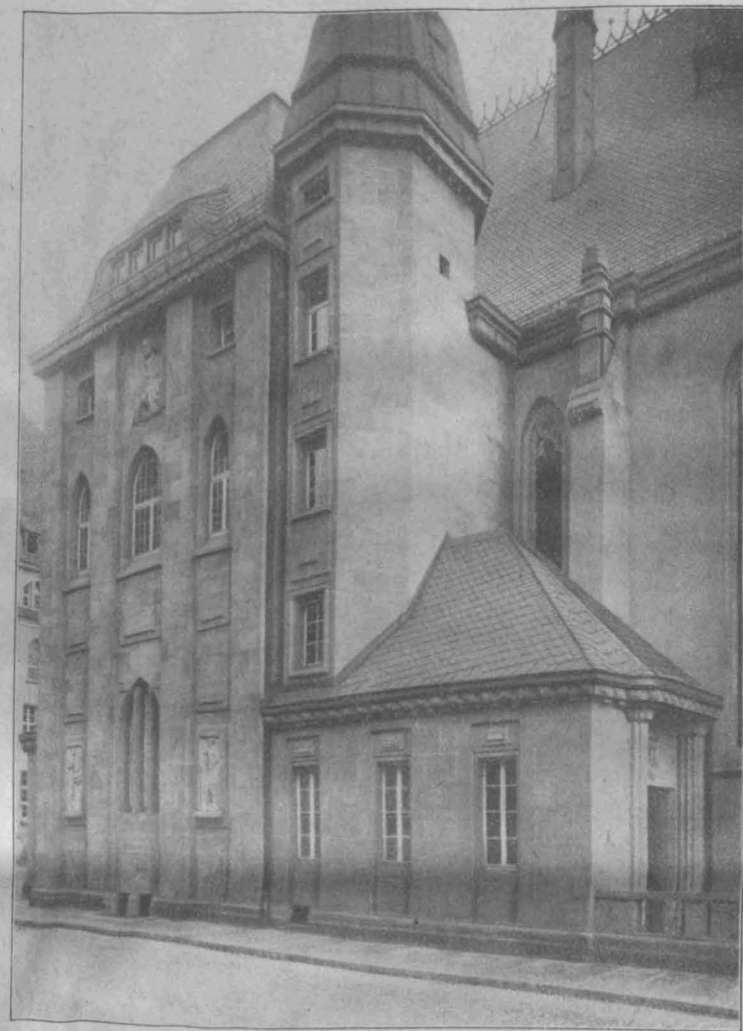
Der Gesetzentwurf meint, daß dieser Betrag, statt durch Erhöhung der Fahrpreissätze selbst, auch durch Verkürzung der Teilstrecken bei Straßenbahnen, der Zonenstafeln bei Schnellbahnen hereinzubringen sei. Die Angemessenheit der von den Unternehmungen in Aussicht genommenen Maßnahmen wird von der Obrigkeit überwacht. Dem Willen des Gesetzgebers entspricht es, wie schon

erwähnt, die Verkehrssteuer auf das Publikum abzuwälzen. Er setzt also stillschweigend voraus, daß das auch möglich sein müßte. Das trifft indessen durchaus nicht in allen Fällen zu. Denn es ist ohne weiteres einleuchtend, daß in Großstädten, in denen sich die Aufgaben örtlicher Klein- und Großverkehrsmittel erfahrungsgemäß zum großen Teil überkreuzen, schwerwiegende Verschiebung



Seitlicher Eingang und Eingang zur Sakristei.

Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz.



Sakristei-Anbau mit seitlichem Eingang.

Architekten: kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.

Karl Hinckeldeyn.

(Aus Anlaß seines siebenzigsten Geburtstages.)

H Paul de Lagarde, der Verfasser der „Deutschen Schriften“, hat einmal auf die Bedeutung des einzelnen Menschen als einer Quelle des Fortschrittes hingewiesen und ausgesprochen, jeder Mensch solle eine Vermehrung des Besitzes der Menschheit sein und nebenbei auch eine Vermehrung dieses Besitzes bewirken. Das trifft in vollem Maß auf Karl Hinckeldeyn zu, der am verfloßenen 5. Februar seinen siebenzigsten Geburtstag begehen konnte und der unserem Fach stets mehr war und noch ist, als ein gewissenhafter höherer Baubeamter, mit den freieren Anschauungen unabhängiger Gesinnung und dem weiten Blick selbständiger und gereifter Lebensauffassung.

Am 5. Februar 1847 in Lübeck geboren, erlangte der Jubilar die Grundlagen seiner wissenschaftlichen Bildung auf dem Katharineum seiner Vaterstadt, das er Ostern 1867 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Bei der Wahl eines Berufes entschied er sich für die Baukunst und war, dem damaligen Brauch folgend, als „Eleve“ zunächst ein halbes Jahr auf dem Stadtbauamt in Lübeck und darauf ein Jahr bei den Architekten von der Hude & Hennicke in Berlin tätig. So gewann er die Grundlage für seinen Eintritt in die Bauakademie zu Berlin im Herbst 1868. Nach 3½-jährigem Studium legte er im Februar 1872 die Prüfung als Regierungsbauführer mit Erfolg ab und trat nunmehr in die praktische Tätigkeit wieder unter von der Hude & Hennicke ein, von denen der erstere gleichfalls

aus der Vaterstadt Hinckeldeyn's stammte. Einer bemerkenswerten Aufgabe sah er sich beim Neubau des Hotels Kaiserhof in Berlin gegenüber und vielleicht noch interessanter wurde diese Tätigkeit, als nach dem Brand dieses Hotels im Jahr 1875 der Wiederaufbau auf verändertem Grundriß stattfand, dessen Organismus die Lehren dieses großen Brandes zeigt. In den Architekten-Verein zu Berlin aufgenommen, beteiligte sich der Jubilar im Winter 1875 auf 1876 am Wettbewerb dieses Vereins um den Schinkelpreis, den er das Glück hatte, mit dem Entwurf zu einer Landesbibliothek für Berlin zu erringen. Am 27. Januar 1877 zum Regierungs-Baumeister ernannt, trat er unmittelbar darauf eine Studienreise nach Italien an, die ihn bis Juni jenes Jahres an dieses Land fesselte. In die Heimat zurückgekehrt, wurde er von Juli 1877 bis Juli 1881 mit der örtlichen Bauleitung beim Umbau des Zeughauses in Berlin unter Hitzig betraut, eine Tätigkeit, die nicht minder zu seiner fachlichen Förderung beitrug, wie seine Mitwirkung am Aufbau und Wiederaufbau des Kaiserhofes am Wilhelms-Platz. Das Gefühl der fachlichen Erstarkung führte in jener Zeit zur Beteiligung am Wettbewerb um Entwürfe zu einem Kollegiengebäude der Universität Straßburg und zum Hause des deutschen Reichstages in Berlin. Beide Wettbewerbe bearbeitete er in Gemeinschaft mit dem verstorbenen Oskar Hossfeld. Sie waren insofern von Erfolg begleitet, als die Verfasser in Straßburg einen der II. Preise errangen, ihr Entwurf für Berlin aber angekauft wurde.

Es folgte darauf im letzten Viertel des Jahres 1882 eine kurze Tätigkeit unter Paul Wallot bei der Ausarbei-

(Fortsetzung S. 90.)



Zustand des Aeußeren der Kirche von der Zeit des Mittelalters und
des Dreißigjährigen Krieges bis zum Jahre 1876.

Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz. Architekten: kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.



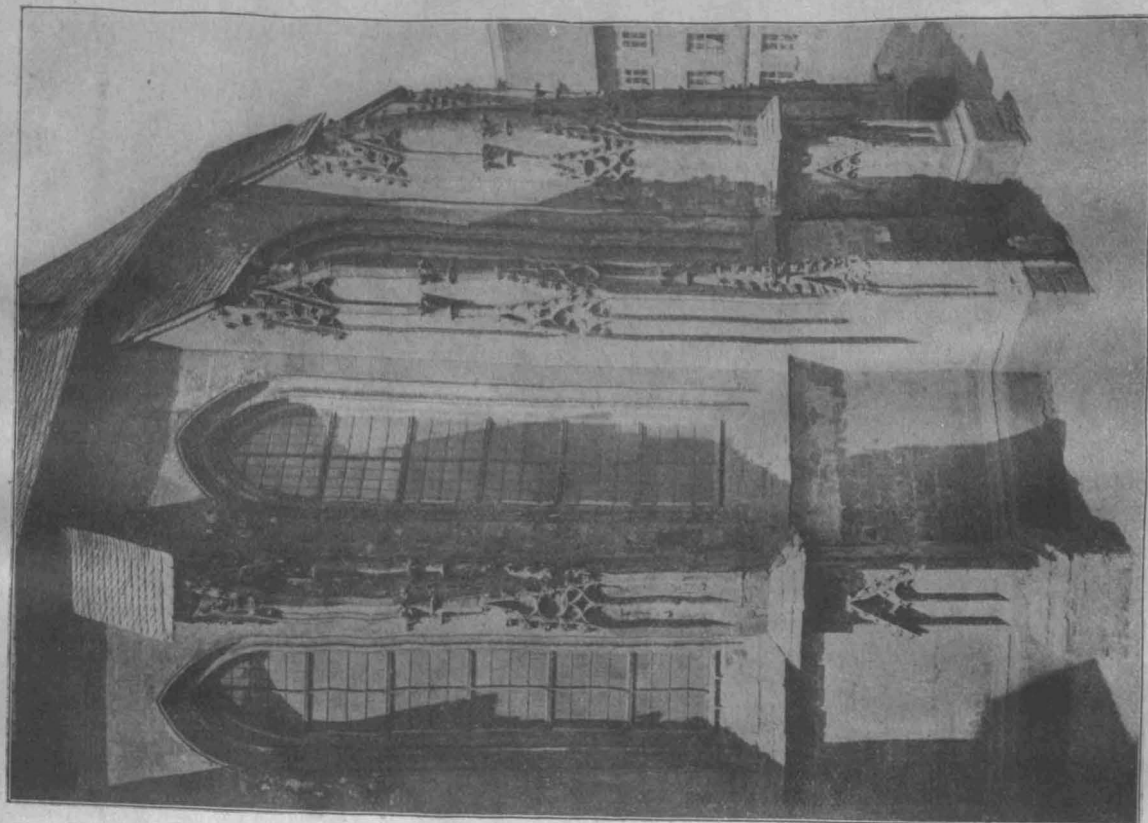
Zustand der Kirche von 1876—1910. Ausführung nach einer Entwurfsskizze von
Konrad Wilhelm Hase in Hannover durch den sächs. Kirchenbaumeister Altendorf.

gen in der Eigenwirtschaft eintreten müssen, wenn sie
steuerlich eine ununterschiedliche Behandlung erfahren.
Zum mindesten läßt sich die Notwendigkeit einer beson-

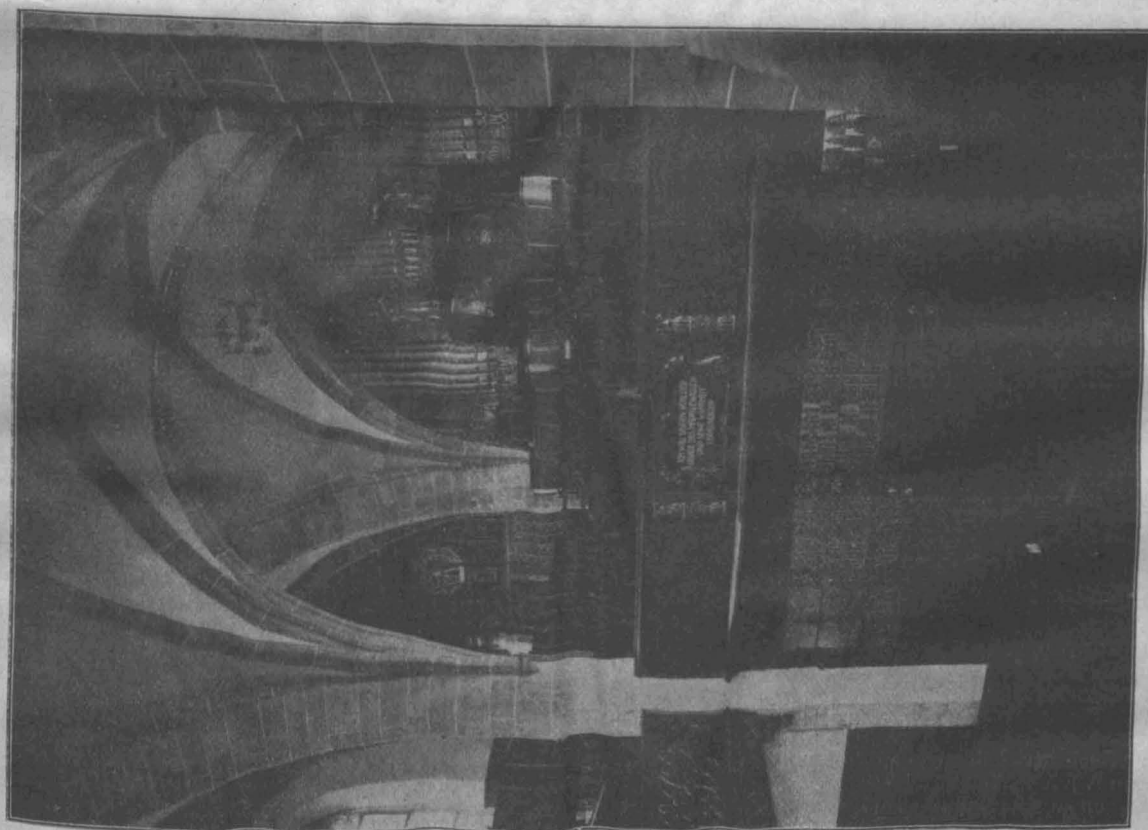
deren Behandlung der Schnellbahnen an den Verhält-
nissen von Groß-Berlin ohne weiteres zeigen.
Die Hochbahngesellschaft darf Tarifierhöhungen vor-

nehmen, sobald die Löhne um ein bestimmtes — während des Krieges schon längst überschrittenes — Maß gestiegen sind. Aber sie muß aus verkehrspolitischen Gründen dafür sorgen, daß ihre Fahrpreise zu denen der Straßenbahn in angemessenem Verhältnis bleiben; werden sie zu hoch, so sind Abwanderungen zu erwarten, die die Wirt-

fördert, die 5 Stationsabschnitte umfaßt. Wollte also die Hochbahngesellschaft ihre Fahrpreise um 5 Pf. erhöhen, den niedrigsten Fahrpreis also von 10 auf 15 Pf. bringen, während die Straßenbahn beim 10 Pf.-Fahrpreis stehen bliebe, so würde alsbald eine Abwanderung zur Straßenbahn einsetzen, die den wirtschaftlichen Erfolg und damit



Teil-Ansicht des Chores mit dem alten Maßwerk vor der Wiederherstellung durch Altendorf.
Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.



Teil-Ansicht des Inneren mit der Orgel-Empore nach dem Umbau.
Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz. Architekten: Kgl. Bauräte Schilling & Graebner in Dresden.

schaftlichkeit gefährden. Die außerordentliche Feinfühligkeit ihres Fahrpreiswesens gegenüber der Straßenbahn ergibt sich schon aus der Tatsache, daß die Länge des durchschnittlichen Reiseweges bei beiden Unternehmungen fast überein stimmt; über die Hälfte aller Hochbahn-Reisenden wird tatsächlich in der ersten Fahrpreiszone be-

den Zweck einer solchen Maßnahme vollständig vereitelte.

Aber die Schnellbahn hat ferner zu bedenken, daß ihre Fahrpreise nicht beliebig hinaufgesetzt werden können. Um nicht einen verderblichen Wettbewerb billigeren Massenverkehrs groß zu ziehen, dürfte unter den Berliner Verhältnissen in der ersten Schnellbahnzone ein

Mindestfahrpreis von 15 Pf. in der III. Klasse auch dann nicht überschritten werden, wenn die Straßenbahn den gleichen Mindestsatz einführt. Daneben auch noch eine Zonenverkürzung vorzunehmen, wäre erst recht bedenklich. Wollte die Schnellbahn dem Beispiel der Verkehrs-Politiker folgen, die vor etwa einem Jahrzehnt den Niedergang der Londoner Distriktbahn durch starke Fahrpreis-Erhöhungen aufzuhalten suchten, so würde sie die gleichen

schweren Enttäuschungen erleben. Da also die Fahrpreis-Erhöhung bei der Schnellbahn eine obere Grenze hat, so bedarf es der Prüfung, ob eine Erhöhung bis zu dieser Grenze — vorausgesetzt, daß auch die Straßenbahn eine entsprechende Erhöhung vornimmt —, ausreichen würde, um außer den durch den Krieg hervorgerufenen Verteuerungen und anderweitigen Mehrbelastungen auch noch die Verkehrssteuer zu decken.

Die Antwort lautet durchaus im verneinenden Sinne, wie die nachfolgenden Betrachtungen zeigen. Sie erstrecken sich auf das im Eigentum der Hochbahn-Gesellschaft befindliche Schnellbahnnetz ohne die Schöneberger und Wilmersdorf-Dahlemer Anschlußbahnen und sind auf das Jahr 1917 bezogen. Es wird einerseits untersucht, wie sich das Wirtschafts-Ergebnis bei der in diesem

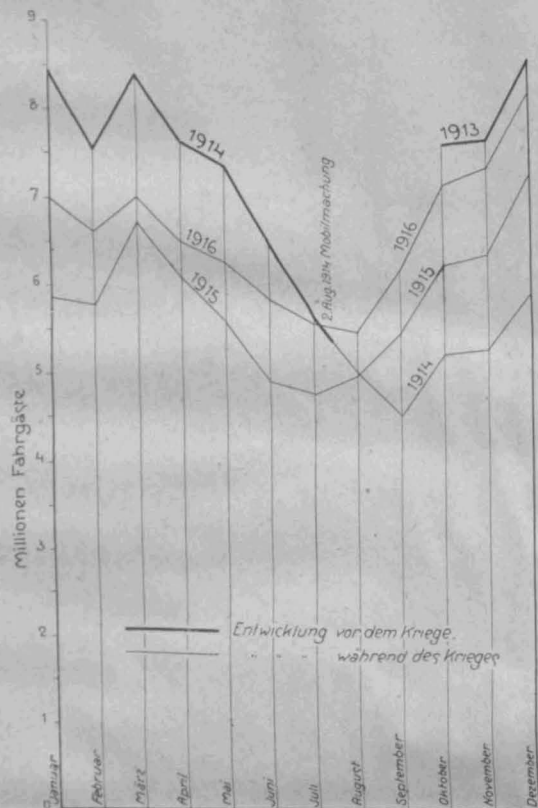


Abbildung 1. Verkehr der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in der Kriegszeit.

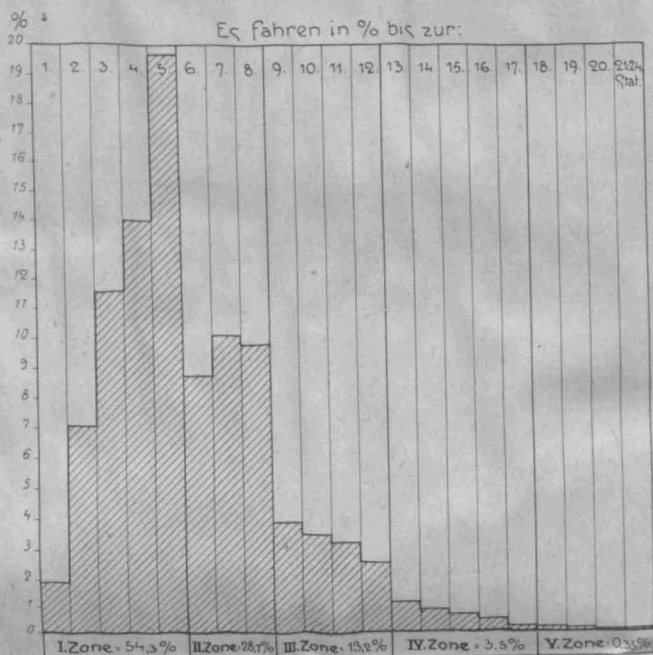


Abbildung 2. Verteilung des Verkehrs der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nach Stations-Abschnitten.

tung des Entwurfes für das Haus des Deutschen Reichstages. Am 24. November 1882 wurde Hinckeldeyn zum kgl. Landbauinspektor ernannt und in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin berufen. Und nun beginnt sein schneller und glänzender Aufstieg. Zunächst wurde er zweiter Schriftleiter des „Zentralblattes der Bauverwaltung“, eine Tätigkeit, die er bis 1. April 1884 ausübte. In diese Zeit fällt wieder die Beteiligung an einem großen Wettbewerb in Gemeinschaft mit seinem Freunde Hossfeld: am Wettbewerb um Entwürfe für die Bebauung der Museums-Insel zu Berlin. Auch dieser Wettbewerb war erfolgreich, denn ihr gemeinsamer Entwurf wurde durch Ankauf für 1500 M. ausgezeichnet. Im Frühjahr des Jahres 1884 begab sich der Jubilar auf eine Studienreise durch Spanien und Portugal und wurde nach seiner Rückkehr der deutschen Botschaft in Washington beigegeben, wo er bis Ende 1886 blieb. Diese Jahre des amerikanischen Aufenthaltes waren von nachhaltigem Einfluß auf seine baukünstlerische Entwicklung und Anschauung. Vor allem machten Eindruck auf ihn die von starker Kraft und souveräner Beherrschung der Ueberlieferungen aus der Alten Welt zeugenden Werke von Richardson, dem er wertvolle literarische Studien widmete. Später legte er die Erfahrungen seines amerikanischen Aufenthaltes nieder in einer Einführung zu der Veröffentlichung über das amerikanische Wohnhaus, die Paul Graef in Berlin unternahm. Nach der Rückkehr aus den Vereinigten Staaten wurde er wieder im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin als Hilfsarbeiter beschäftigt; als solcher wurde er am 9. Juli 1888 zum Regierungs- und Baurat und zum Vorsteher des technischen Büros der Hochbau-Abteilung dieses Ministeriums ernannt. Vom 1. Januar 1889 bis März 1890 war er bei der kgl. Regierung in Königsberg in Preußen tätig; aus den Arbeiten dieser Zeit sind in erster Linie der Entwurf und die Ausführung des architektonischen Teiles für die Aufstellung des Kaiser Wilhelm-Denkmales dort zu nennen. Zum April 1890 in das Ministerium zurück berufen, wurde er 1893 zum Studium der Weltausstellung nach Chicago entsandt. Nun folgt eine dreijährige

Unterbrechung, während welcher er im Ministerium der geistlichen und Unterrichts-Angelegenheiten zu Berlin als vortragender Rat tätig war und hier am 21. Oktober 1893 zum Geheimen Baurat ernannt wurde. In dieser Zeit, am 2. August 1894, wurde Hinckeldeyn auch zum Mitglied der kgl. Akademie des Bauwesens zu Berlin ernannt und hier gab er eine Anregung, die von weitest tragendem Einfluß auf die Entwicklung Berlins werden sollte, denn hier liegen die Keime für die Aufrollung der Frage „Groß-Berlin“.

Ein Gutachten dieser Akademie vom 18. Februar 1898 behandelt: „Die bauliche Entwicklung der Stadt Berlin nach künstlerischen und technischen Gesichtspunkten“ und führt aus: „Eine unbefangene Beurteilung der baulichen Entwicklung, welche die Stadt Berlin und ihre Umgebung in den letzten Jahren genommen hat, läßt erkennen, daß in Bezug auf die Gestaltung des Bebauungsplanes, auf die Anlage von Straßen und Plätzen, sowie auf die Stellung öffentlicher Gebäude und Denkmäler allgemeine künstlerische und technische Gesichtspunkte nicht überall die gebührende Rücksicht gefunden haben.“ Die Tatsache mannigfacher Mißgriffe müsse zugegeben werden. Zum Teil sei die Bedeutung, welche der künstlerischen und der technischen Seite des Städtebaues und der mit diesem zusammen hängenden öffentlichen Anlagen zukomme, im einzelnen Fall nicht genügend gewürdigt oder Nützlichkeits- und Sparsamkeits-Erwägungen untergeordnet worden. Zum Teil seien bei der Wahl der Stelle für ein öffentliches Gebäude oder ein Denkmal von vordringenden Verhältnissen geschaffen worden, die eine künstlerische Lösung der Aufgabe in dem Sinn, daß das Bauwerk oder Denkmal nicht nur für sich, sondern auch im Zusammenhang mit seiner Umgebung im Stadtbild zu schöner Wirkung gelange, erschwert oder gar unmöglich gemacht worden. Es seien daher die Gemeinden darauf hinzuweisen, daß bei Feststellung von Fluchtlinien auch künstlerische und soziale Rücksichten von hoher Bedeutung seien und es sei wünschenswert, daß Reich, Staat, Krone und Gemeinde bei der Verfügung über die in ihrem

Jahr tatsächlich zu erwartenden Verkehrsziffer von rund 97 Mill. Personen gestaltet haben würde, wenn der Krieg nicht eingetreten wäre; anderseits wird geprüft, wie dieses Ergebnis durch die Einflüsse des Krieges abgeändert wird. Die Erweiterungslinie Gleisdreieck—Wittenberg-Platz, deren Bau durch den Krieg so stark verzögert worden ist, ist nach Kapital und Verkehr bereits als Betriebsstrecke in die Betrachtungen einbezogen.

Die durchschnittliche Fahrgeld-Einnahme auf den Eigentumslinien der Hochbahn beläuft sich für den Fahrgast seit Jahren auf rd. 13,2 Pf. Hiervon sind nach der Betriebszahl des Friedensbetriebes von etwas über 50 % 6,9 Pf. Betriebskosten abzusetzen. Von dem dann verbleibenden Rohüberschuß von 6,3 Pf. gehen weiter ab die Beiträge zu den verschiedenen Fonds, einschließlich der Rücklagen für die Kapitaltilgung, ferner die Talonsteuer und die Abgaben an die Stadtgemeinden. Der Reinüberschuß ergibt sich dann zu 4,3 Pf. für den beförderten Fahrgast; es stehen also rd. 32,5 % der Personengeld-Einnahmen für den Kapaldienservice zur Verfügung. Bis hierher bietet die Betrachtung nichts Besonderes. Nun geht aber der auf den Kopf der beförderten Personenziffer entfallende Anteil des Anlagekapitales gegenüber anderen Verkehrs-Unternehmungen geradezu ins Ungemessene. Er beträgt bei der für das Jahr 1917 zu erwartenden Verkehrsziffer von rd. 97 Mill. Personen — zu vergl. auch Abbildung 1 — nicht weniger als rd. 1,6 M. auf den Fahrgast. Der vorhin errechnete Reinüberschuß stellt also nur 2,7 % des Gesamtkapitales dar. Es ist das — von besonderen Schnellbahn-Unternehmungen, wie in Paris und Manhattan abgesehen — das bekannte typische Bild der ungünstigen Wirtschaftslage derjenigen großstädtischen Stadtschnellbahnen, denen besondere Einnahmequellen nicht zur Verfügung stehen. Die Berliner Hochbahn gehört zu den Unternehmungen, die in der Lage sind, ihr Erträgnis in gewissen Grenzen aufzubessern durch Neben-Einnahmen, die ihr aus der Betriebsführung der an das Hochbahnnetz angegliederten Gemeindebahnen, aus der Vermietung von Viaduktbögen und Bahnhofsräumen, aus dem Anschlagwesen, dem Bahnhof-Buchhandel und für Erweiterungsstrecken gewährten Zuschüssen zufließen; auch der ausgedehnte Grundbesitz, den die Hochbahn-Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Bahnunternehmen hat erwerben müssen, liefert noch einen Beitrag zum Erträgnis. Alles das zusammen würde bei mühevoller geschäftlicher Pflege dieser Nebenzweige im Friedenszustand des Jahres 1917 einen Zuschuß zum Reinertrag ergeben haben, der sich auf den Fahrgast zu rd. 2,5 Pf. berechnet hätte. Dadurch wird das Erträgnis

aus dem Verkehr um rd. 1,5 %, also auf 4,2 % des Kapitales aufgebessert. Da dieses etwa zum Drittel aus Aktien besteht, das übrige Kapital aber zum Durchschnitt mit 4 % verzinst werden muß, so würde eine Dividende von 4,6 % zur Verteilung gelangen können. Das wäre ein Rückgang gegen die unmittelbar vor dem Krieg gezahlte Dividende von 6 %, der sich aus der Einbeziehung der Erweiterungslinie Gleisdreieck—Wittenberg-Platz erklärt, die zwar das Kapital um rd. 20 Mill. M. erhöht hat, aber nur unwesentlichen neuen Verkehr zuführen kann.

Wie gestaltet sich nun das Bild desselben Wirtschaftsjahres unter den Einwirkungen des Krieges bei Annahme einer Fahrpreis-Erhöhung von 5 Pf. innerhalb der heutigen Zoneneinteilung?

Auch wenn die Straßenbahn eine Fahrpreis-Erhöhung mitmacht, geht der Schnellbahn doch ein beträchtlicher Teil ihres Fahrpreis-Zuschlages verloren. Es ist eine altbekannte Erfahrung-Tatsache, daß Tarifierhöhungen einen Verkehrsrückgang zur Folge haben, der sich in der jetzigen Kriegezeit doppelt fühlbar machen wird und im vorliegenden Fall allermindestens auf 5 % zu veranschlagen ist. Der Jahresverkehr sinkt infolgedessen von 97 auf 92 Millionen Fahrgäste. Ferner ist zu beachten, daß ein Teil der Fahrgäste an den Grenzen der Fahrpreiszonen die Bahn verläßt, um den Fahrpreis-Zuschlag für die nächste Zone zu sparen, in der sie das Reiseziel zu Fuß aufsuchen. Die Hochbahngesellschaft hat hierüber sehr bemerkenswerte Feststellungen machen können. Der in dieser Beziehung nicht nur von Frauen an den Tag gelegte Sparsamkeitstrieb findet seinen Ausdruck auch in dem in Abbildung 2 erkennbaren Anstauen des Verkehrs in den letzten Stationsstadien der verkehrsreichsten Zonen. Bei einer Erhöhung des Fahrpreises müssen sich die Fälle solcher Fahrtverkürzungen natürlich noch vermehren. Auch eine nicht unbeträchtliche Abwanderung von der zweiten zur dritten Klasse ist mit Sicherheit zu erwarten, wie ferner auch ein Teil der Fahrgäste Gelegenheit zu häufigerer Benutzung der Frühzüge suchen wird. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände wird die Durchschnitts-Einnahme geringer; sie sinkt von 13,2 Pf. auf 12,7 Pf. Der Preisaufschlag von 5 Pf. bringt die Einnahme mit Rücksicht auf die mit den Anschlußbahnen zu verrechnenden Teile nicht auf 17,7 Pf., sondern nur auf 17,1 Pf. Aber auch die Ausgaben erfahren eine bedeutende Steigerung. Die Löhne haben bei der Hochbahn gegen die letzte Friedenszeit bereits eine Zunahme von über 40 % erfahren; die Lohnerhöhungen folgen sich jetzt sprunghaft; innerhalb der beiden letzten Monate mußten den Hochbahn-Bediensteten kurz nach einander 300 000

Besitz befindlichen Grundstücke diese Rücksichten nicht außer acht lassen und in gemeinschaftlichen Beratungen ein Gesamtbild aller öffentlichen Baubedürfnisse festlegen, um Gegensätze auszugleichen und der zukünftigen Bebauung vorzuarbeiten. Es wird dann das an einigen Beispielen erläutert und es werden allgemeine Grundsätze für Städtebau nach praktischen und ästhetischen Gesichtspunkten aufgestellt.

Hier waren also in Folge einer Anregung des Jubilars zum ersten Mal von autoritativer Stelle die Mängel bezeichnet, die der baukünstlerischen Entwicklung Berlins als Reichshauptstadt anhafteten und der Weiterentwicklung als städtebaulicher Organismus entgegen standen. Die Ausarbeitung dieses Gutachtens war einem Ausschuß anvertraut, dem außer Hinckeldeyn Eggert, Emmerich, Kayser, Raschdorff und Schmieden angehörten. Als später in einem gemeinschaftlichen Antrag an die „Vereinigung Berliner Architekten“ Goecke, Heymann und der Verfasser dieser biographischen Skizze die Frage Groß-Berlin vom baukünstlerischen Standpunkt aus aufrollten und den Wettbewerb Groß-Berlin veranlaßten, konnten sie ihren Antrag mit dem Hinweis auf das 10 Jahre vorher durch die kgl. Akademie des Bauwesens erstattete Gutachten wirkungsvoll stützen. Freilich ist diese große Frage in ihrer schließlichen Entwicklung — von Lösung kann man auch nicht entfernt sprechen — auf ganz andere Bahnen geraten, als sie die Antragsteller ihr zu weisen im Sinne hatten.

Als vortragender Rat wurde Hinckeldeyn am 1. Mai 1896 ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin zurück berufen und im September 1896 zum Oberbaudirektor, im April 1903 zum Ministerial-Direktor ernannt. Im Februar 1907 wurde er durch die Ernennung zum Wirklichen Geheimen Rat mit der Bezeichnung Excellenz ausgezeichnet. Seit dem 1. Januar 1902 ist der Jubilar Präsident der Akademie des Bauwesens. Als eigene baukünstlerische Arbeiten sind aus seiner Tätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf ihn zurück zu führen der Entwurf und die Ausführung des Leuchtturmes in Holtenu

am Kaiser-Wilhelm-Kanal, der Schifferbörse in Ruhrort, sowie des Kaiser Friedrich-Museums und der Kaiser Wilhelm-Bibliothek in Posen. Wesentlich beteiligt war er auch bei der Ausarbeitung der Bauordnung für die Vororte von Berlin und bei der Neubearbeitung der Baupolizei-Ordnung für Berlin selbst. Auf die architektonischen Arbeiten des Ministeriums hat er stets weit reichenden Einfluß gewonnen, sodaß diese Arbeiten mit geringen Ausnahmen einen hohen Rang im baukünstlerischen Schaffen der Gegenwart einnehmen. Die Technische Hochschule in Berlin ernannte ihn daher auch im Juli 1909 zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber „in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um das Hochbauwesen des Preussischen Staates“. Das Vertrauen seiner Fachgenossen führte ihn für eine lange Reihe von Jahren auf den Präsidensitz des „Architekten-Vereins“ zu Berlin und des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“. Aber auch als Preisrichter war er häufig tätig, so bei den Wettbewerben betr. das Kaiser Wilhelm-Denkmal in Lübeck, den Personen-Bahnhof in Metz, den Hauptbahnhof in Hamburg, das Rathaus für Schöneberg, das Rathaus für Wilmersdorf, Kirchen und Bankgebäude in Lübeck, das Kaiser Wilhelm-Volkshaus daselbst, die künstlerische Gestaltung der Bauten der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin, den Bebauungsplan für Groß-Berlin, die Neubauten des Zoologischen Gartens in Berlin usw.

Das Kennzeichen seiner Art ist zwar das des von strengen Formen umgebenen preussischen Baubeamten, aber gemildert und veredelt durch einen diese Formen in schönster Weise durchbrechenden künstlerischen Idealismus. Für alles Hohe und Edle in der Baukunst war und ist er stets zu haben und dieser Idealismus ist getragen von einem aus reicher Geistes- und Herzens-Bildung kommenden Hochsinn. Von ihm gilt und wird einst gelten, was Gustav Freytag in der Abwehr der Verknennung des großen Dichters einmal von Franz Grillparzer sagte: „Er hat für die Kunst gearbeitet als ein Herr, nicht als ein Knecht; dafür bleibt ihm die Ehre eines Herrn, der Ruhm bei späteren Geschlechtern.“ — —H.—

und 400 000 M. am Jahreslohn zugelegt werden. Die neuerdings von der Staatsbahn-Verwaltung in Aussicht genommenen Lohnerhöhungen wirken weiterhin steigend auch auf die Lohnsätze bei den Kleinbahnen, wenn diese naturgemäß auch an die in den Großgewerbe-Betrieben — auch den staatlichen — heute gezahlten nicht heranreichen können. Die Materialpreise sind noch stärker in die Höhe gegangen als die Löhne; auch die Kohlen sind seit Kriegsausbruch um 25% teurer geworden und steigen noch weiter im Preise; das Kohlenkonto soll außerdem jetzt mit einer 20%igen Steuer auf die Gestehungskosten belastet werden; der Verbrauch an diesem Heizmittel beläuft sich aber derzeit bei der Hochbahn allein schon auf 35000^t im Jahr. Der Preis der Schmiermittel stieg auf das 5—6fache. Die Annahme ist gewiß vorsichtig, daß von den Erhöhungen nach dem Krieg so viel zurück bleibt, daß das Konto der Betriebs-Ausgaben im Ganzen um 25% höher wird. Das entspricht auch der Auffassung maßgebender Persönlichkeiten. Auf die Person bezogen, würde also die Betriebs-Ausgabe auf $6,9 + 1,7 = 8,6$ Pf. anwachsen. Der Roh-Ueberschuß beträgt danach $17,1 - 8,6 = 8,5$ Pf., das sind rd. 50% der Einnahme. Um den Rein-Ueberschuß zu ermitteln, bedarf es wiederum eines größeren Abzuges für Rückstellungen, deren Bestände in Anbetracht der fortschreitenden Geldentwertung schon heute zum Teil nicht mehr für die Zwecke ausreichen, für die sie bestimmt sind. Das gilt insbesondere vom Erneuerungs-Fonds, der ohnehin durch die infolge Material- und Arbeiter-Mangels zurück gestellten Arbeiten stark belastet werden wird, während ein beträchtlicher Teil der sonstigen Rückstellungen — neuerdings sogar des Vortrages — zur Ergänzung der

Kriegs-Dividenden benutzt ist. Infolge der Einwirkungen des Krieges ist der zur Ermittlung des Reingewinnes notwendige Abzug am Rohgewinn zu berichtigen und auf rd. 3 Pf. für die Person zu veranschlagen, sodaß sich ein Reingewinn ergibt von $8,5 - 3 = 5,5$ Pf. auf die Person, gegen 4,3 Pf. im Fall der Friedenswirtschaft. Die Verkehrssteuer, die für den vorliegenden Fall nach dem Verhältnis der Verkehrs-Einnahmen aus den beiden Wagenklassen im Durchschnitt 12,5% beträgt, nötigt zu einem weiteren Abzug von rd. 1,9 Pf. Von dem Rein-Ueberschuß bleiben demnach für den Kapital-Dienst nur noch 3,6 Pf. verfügbar. Da der auf den Fahrgast entfallende Kapital-Anteil infolge des durch Abwanderung hervorgerufenen Verkehrs-Rückganges auf 1,73 M. gestiegen ist, so entspricht der Rein-Ueberschuß von 3,6 Pf. nur mehr einem Kapital-Ertragnis von rd. 2,1%.

Die Hochbahn ist aber auch nicht mehr in der Lage, dieses Ertragnis, wie im Friedensfall, durch Nebeneinnahmen auf volle 4% aufzubessern, denn die Nebenquellen sind unter den wirtschaftlichen Verhältnissen nach dem Krieg nicht mehr so ergiebig wie früher. Auf den geringer gewordenen Verkehr bezogen, dürften die Nebeneinnahmen den Betrag von 2 Pf. auf die Person kaum noch erreichen; das ergibt einen Zuschuß zur Verzinsung von 1,2%. Das Gesamt-Ertragnis stellt sich also nur noch auf 3,3% des Gesamt-Kapitales. Da auf das vorberechnete Schuldkapital 4% vergütet werden müssen, so erhalten die Aktien nur noch rd. 1,9% Dividende, gewiß ein Ergebnis, das auch dem stärksten Anhänger einer gleichmäßigen steuerlichen Behandlung aller Verkehrsmittel zu Bedenken Anlaß geben müßte. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Neubau des Deutschen Museums in München. Dem Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1915-1916 entnehmen wir, daß die Ausgaben vom Baubeginn bis Ende 1915 rd. 3 908 000 M. betrugen. In der Aufstellung für 1916 waren als Bausumme 2 400 000 M., für 1917 2 105 000 M. genehmigt; die letztere Annahme war für einen baldigen Friedensschluß berechnet. Unter der obigen Gesamtsumme waren rd. 850 000 M. durch Materialstiftungen gedeckt. Die vollständige Fertigstellung des Baues kann angesichts der erforderlichen großen Mengen an Installations-Materialien erst 2 Jahre nach Friedensschluß erfolgen.

Die Entwürfe für die Ausstattung des Ehrensaales, der Treppenhäuser usw. sind fertig gestellt. Im Ehrensaal wurde eine Galerie vorgesehen, durch welche der westliche und östliche Flügelbau im 2. Stock mit einander verbunden werden, sodaß die Besucher den vollen Rundgang ausführen können, ohne die dem Ehrensaal vorgelagerte Restauration betreten zu müssen. Um für den Ehrensaal ein der Bedeutung des Saales angepaßtes Deckengemälde zu gewinnen, wurden Ideen-Entwürfe von hervorragenden Künstlern erbeten. Für die Ausgestaltung des Ehrensaales und seiner Nebenräume wurden eine Reihe von Kunstwerken vergeben, darunter die im Vorjahre zur Aufstellung beschlossenen Denkmäler vor Heinrich Hertz, Georg Simon Ohm, Philipp Reis, Otto Lilienthal, Eugen Langen und Nikolaus Otto.

Es sind weiter in Ausführung begriffen die Figur eines Prometheus, die in Eisenguß hergestellt werden soll, sowie vier Genien der Wissenschaft und Technik, die als Bekrönung der Pilaster zwischen den Fenstern dienen werden.

Die Bauarbeiten bezogen sich im Berichtsjahr auf die Fertigstellung des Verbindungsbaues zwischen dem Sammlungs-Gebäude und der Bibliothek, welcher später die Restauration aufnehmen soll, während er bis zur Vollendung des Bibliothekbaues in provisorischer Weise die Büros des Deutschen Museums, sowie die Bibliothek enthalten wird. Man hofft, diesen Bauteil bis zum Frühjahr vollenden zu können, sodaß für die Museums-Beamten bereits bei Beginn der umfangreichen Einrichtungs-Arbeiten geeignete Arbeitsräume im Gebäude selbst vorhanden sind. Um die Aufstellungs-Arbeiten tunlichst zu erleichtern, werden mit Beginn des Jahres auch die im Südflügel des Sammlungs-Gebäudes vorgesehenen Werkstätten für Schreiner, Bildhauer, Mechaniker usw. bezugsfertig eingerichtet sein.

Mit dem Innenausbau der eigentlichen Sammlungs-Räume ist auf Grund der Aufstellungspläne der einzelnen Museums-Gruppen begonnen worden. Es werden zurzeit die Zwischenwände für die Gruppen Landwirtschaft, Reproduktions-Technik, Papier- und Textil-Industrie, sowie für die chemischen Abteilungen ausgeführt, während die Vollendung der Zwischenwände für die übrigen Museums-Gruppen im Frühjahr zu erwarten ist.

Bei der durch die Kriegslage bedingten Beschränkung an Arbeitskräften und Baumaterialien ist es nicht möglich, sämtliche Museumsräume in der zweckmäßigsten Reihenfolge zu vollenden. Um jedoch auch in der Kriegszeit den Neubau soweit als irgend möglich zu fördern, ist beschlossen, alle Räume, für welche die nötigen Materialien, geeigneten Arbeitskräfte und genügende Geldmittel zur Verfügung stehen, sofort auszuführen. Es wurde deshalb z. B. die alte Papiermühle nahezu fertig gestellt, im alchemischen Laboratorium wurden die Gewölbe, die Herd-Einbauten usw. begonnen und auch im Bergwerk werden zurzeit die Bauten für Stollen, Schächte usw. ausgeführt.

Um die Besichtigung des Museums möglichst anziehend zu gestalten, sollen zwischen den einfachen Hallen, die zur systematischen Aufstellung der Museumsgegenstände dienen, auch Räume ausgeführt werden, die durch ihre historische und künstlerische Ausgestaltung die durch wissenschaftliche und technische Studien ermüdeten Besucher von neuem erfrischen und erfreuen. Die Kosten derartiger künstlerischer Ausschmückungen überschreiten bei manchen Räumen die Beträge, welche für die Ausgestaltung des Museums-Neubaus zur Verfügung stehen. Man rechnet daher auf Stiftungen für diese Räume. —

Tote.

Stadtbaumeister Arnold †. In Heilbronn ist am 21. Februar 1917 nach längerer Krankheit der Stadtbaumeister für Hochbau dieser Stadt, Arnold gestorben, nachdem er sich auf seinen Antrag seit 1. Dez. 1915 im Ruhestand befand. Die „Schwäb. Kronik“ widmet ihm die folgenden Ausführungen: „Er war, nachdem er von 1874—87 an der Erneuerung des Münsters in Ulm, seiner Vaterstadt, mitgearbeitet, von 1887—1895 in Heilbronn an der Wiederherstellung der Kilians-Kirche mit tätig, hat dann auch an der Friedens-Kirche mitgearbeitet und trat im August 1901 als Stadtbaumeister ganz in den Dienst dieser Stadt über, die ihm in der Folge eine ganze Reihe hervorragender Bauten zu verdanken hat, von denen als besonders erwähnenswert anzuführen sind: das Rathaus in seiner jetzigen Gestalt, die Rosenau-Schule mit Turnhalle, die Damm-Schule mit Turnhalle, das Gaswerk und das Operationsgebäude des Krankenhauses. Auch die Erneuerung der Nikolai-Kirche hat Stadtbaumeister Arnold für die evangelische Kirchengemeinde ausgeführt. In seiner Amtsführung von tüchtigem Wissen und praktischem Können geleitet, war er persönlich ein zugänglicher, liebenswürdiger Mann.“ —

Inhalt: Der Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz. — Verkehrssteuern und Schnellbahnen. — Karl Hinckeldeyn. — Vermischtes. — Tote.

Hierzu eine Bildbeilage:
Umbau der Jakobi-Kirche in Chemnitz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 19. BERLIN, DEN 7. MAERZ 1917.

Ein Großschiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau.

Die Kanalvorlage der bayerischen Regierung. Hierzu der Plan S. 95.



Is vor nunmehr fast 25 Jahren, im Jahr 1893, die bayerische Regierung vom Landtag einen Kredit von 300 000 M. forderte, um in die Einzelplanung für die Schaffung eines Großschiffahrtsweges für 800 bis 1000 t-Schiffe zwischen Rhein und Donau — durch Kanalisierung der bayerischen Main - Strecke bis

Bischberg aufwärts, Ausbau des Ludwig - Donau - Main-Kanales und der Donau von Kelheim abwärts — einzutreten, hat die Kammer der Abgeordneten den Antrag mit großer Mehrheit abgelehnt, weil Bayern nicht in der Lage sei, die hohen Kosten für das Unternehmen aufzubringen und weil überhaupt die Bedürfnisfrage verneint wurde. Einstimmig hat nunmehr aber am 22. Februar dieses Jahres die Kammer der Abgeordneten einer Vorlage der Regierung zugestimmt, die als I. Teilbetrag der auf 5 Mill. M. veranschlagten Gesamtkosten für die Aufstellung eines ausführlichen Entwurfes für einen 734 km langen Großschiffahrtsweg von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau 1 005 000 M. fordert, und sie hat damit grundsätzlich ihr Einverständnis zu einem Unternehmen ausgesprochen, dessen Gesamtkosten (ohne Hafen- und Umschlags-Anlagen, Stichkanäle zu einzelnen Städten usw.) bei einem Ausbau für 1200 t-Schiffe und einen Jahresverkehr von 10—12 Mill. t Güter auf 650 Mill. M. geschätzt werden, wobei allerdings erwartet wird, daß diese Kosten Bayern nicht allein aufzubringen hat, daß vielmehr nicht nur aus diesem Großschiffahrtsweg Nutzen ziehende außerbayerische Landesteile, Städte und Industrien, sondern auch das Reich zu den Kosten beitragen werde.

In der einstimmigen Annahme der Regierungsvorlage tritt also ein vollständiger Umschwung der Anschauungen in Bayern gegenüber dem Unternehmen zutage, das sich jetzt allerdings auf einer ganz anderen, breiteren Basis aufbaut, aus einer rein innerbayerischen Angelegenheit, als welche es bisher betrieben worden ist, zu einer deutschen, ja darüber hinaus zu einer mitteleuropäischen, aus einer rein wirtschaftlichen Frage zu einer solchen von hoher verkehrspolitischer und militärischer Bedeutung sich entwickelt hat. Während bei der ersten Vorlage vor 25 Jahren nur die Vorteile angeführt werden konnten, die Bayern aus der Verbindung von Rhein und Donau durch eine leistungsfähige Wasserstraße erwachsen

würden, vor allem durch billigere Kohlen - Zufuhr, wird jetzt in der Begründung der Vorlage mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß aus dieser Verbindung nicht nur Bayern wirtschaftliche Vorteile erwachsen werden, daß diese auch der Allgemeinheit zugute kommen, ja daß der überwiegende Frachtvorteil dem zu erwartenden großen Durchgangsverkehr zwischen West und Ost, also außerbayerischen Interessenten zufallen werde. Ein leistungsfähiger Rhein—Donau-Wasserweg, — der, vergleiche die Kartenskizze, Abbildg. 1, eine etwa 3500 km lange, zusammen hängende Wasserstraße von Rotterdam zum Schwarzen Meer schaffen würde — habe sich aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn und weiterhin den Balkan-Staaten als notwendig erwiesen; er verstärke dauernd die mitteleuropäische Kräftegruppe und ihre wirtschaftliche und militärische Wehr und fördere den Ausbau eines engeren Wirtschaftsbundes der zu dieser Kräftegruppe gehörigen Staaten. Was im Besonderen die militärische Bedeutung der Wasserstraße anbetrifft, so wird ausgeführt, daß die Anforderung an die Verkehrswege im gegenwärtigen Weltkrieg so gewaltig gewachsen sei, daß die Eisenbahnen den gleichzeitigen Ansprüchen des militärischen und des allgemeinen Verkehrs nicht mehr voll hätten entsprechen können, Wasserwege zu ihrer Entlastung seien nötig. Hätte eine leistungsfähige Wasserstraße vom Rhein



Abbildg. 1. Uebersichtskarte der Rhein—Donau-Wasserstraße.

zur Donau zur Mitwirkung bei der Bedienung des gerade während des Krieges sehr starken west-östlichen Verkehrs bereits bestanden, so wären bei einer Ausnutzung derselben zu einem Jahresverkehr von 10 Mill. Eisenbahn-Fahrmaterial (Lokomotiven und Güterwagen) für 800 000 Wagenladungen mit einem Durchschnitts-Gewicht von je 12,5^t für andere Zwecke frei geworden.

Bezüglich der wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstraße wird noch ausgeführt, daß sie als Bindeglied zwischen dem Rheinstrom mit seinem gewaltigen Jahresverkehr von 66 Millionen^t und der Donau mit einem derzeitigen Jahresverkehr von 11 Mill.^t, zur Förderung des Austausches zwischen dem Westen mit seinem Gebiet höchster industrieller Tätigkeit und dem Osten als Erzeuger von land- und forstwirtschaftlichen Produkten und Förderer von Rohstoffen, wie Erzen und Erden, berufen sei und zur Befriedigung dieses Bedürfnisses — bei entsprechendem Ausbau der mittleren und unteren Donau, die den Ansprüchen noch nicht überall genügt — größere

Gütermengen herbei zu schaffen in der Lage sei, als das auf dem Binnenweg bisher möglich gewesen ist. Wenn auch der Verkehr zwischen den Seehäfen der Levante mit den Häfen des Westens künftig, wie bisher, seinen Weg über See nehmen werde, so werde sich doch mit der Verbesserung der Binnen-Wasserstraßen sowohl das Hinterland der Westhäfen als die Zahl der Umschlagplätze an der Donau selbst und an der Eisenbahn in den unteren Donauländern, die jetzt einen nach den Osthäfen gerichteten Verkehr besitzen, verkleinern; den neuen Binnenwasserstraßen werden also auch hieraus größere Verkehrsmengen zufließen. Lange Jahre nach dem Friedensschluß werde auch der Mangel an Seeschiffsraum und die damit verbundene Erhöhung der Seeschiffsfrachten der Binnenschifffahrt zugute kommen.

Das sind die Gründe, die mit Recht dafür vorgebracht werden können, daß zu den Kosten des Unternehmens auch weitere Kreise, vor allem das Deutsche Reich herangezogen werden müßten. —

(Fortsetzung folgt.)

Verkehrssteuer und Schnellbahnen.

Vom Geheimen Baurat G. Kemmann in Berlin-Grünwald. (Schluß.)



hne auf die Einzelheiten des umfangreichen statistischen Erfahrungs-Materiales näher einzugehen, das den bisherigen Betrachtungen zugrunde liegt, und die von der Hochbahn gezahlten Kriegsunterstützungen außer Ansatz lassend, weil diese nach dem Krieg ja wieder in Fortfall kommen, möge in einer kurzen Betrachtung der Berliner Nordsüd-Schnellbahn noch erläutert werden, daß das Ergebnis der von den Gemeinden selbst zu errichtenden Schnellbahnen durch die Kriegssteuer in gleichem Maße beeinträchtigt wird, wie bei der im Betrieb befindlichen Privat-Schnellbahn. Die Länge der Nordsüd-Bahn beträgt, bis zum Hermann-Platz in Neukölln gerechnet, 10,5 km, das Kapital nach den vor dem Krieg aufgestellten Kostenanschlägen 81,2 Mill. M. Wenn eine Verteuerung des Baues nicht eintreten würde und nach dem Friedensstand mit einem Verkehr von 40 Mill. Fahrgästen gerechnet wird, so würde das Anlagekapital auf den Fahrgast rund 2 M. betragen. Da die Nordsüd-Bahn nur die dritte Klasse führt, würde man bei ihrer Längenausdehnung unter dem in Aussicht genommenen Zonentarif mit einer Einnahme von noch nicht 12 Pf. auf den Fahrgast zu rechnen haben. Davon würden für den Dienst des Kapitals, unter Berücksichtigung der Abweichungen in der Art der Rechnungslegung gegenüber dem Privat-Unternehmen, rd. 4,5 Pf. übrig bleiben, das sich hier nach mit etwa 2 $\frac{1}{4}$ % verzinst. Eine Fahrpreis-Erhöhung um 5 Pf. würde die Einnahmen unter Berücksichtigung der Abwanderungen, der Rückwanderung innerhalb der Fahrpreis-Zonen und anderer Umstände, darunter die erforderliche Fahrpreis-Verrechnung mit der Gemeinde Neukölln, auf höchstens 16 Pf. für die Person bringen, was unter Berücksichtigung der Kriegsteuerungen einen Reingewinn von etwa 6 Pf. ergeben würde. Durch die 12 prozentige Verkehrssteuer würde dieser Reingewinn um rd. 1,7 Pf. auf 4,3 Pf. herabgesetzt. Der auf den Fahrgast entfallende Kapital-Anteil, als Quotient aus dem sich infolge der Zeitverhältnisse verteuerten Anlagekapital und dem auf Grund der Fahrpreis-Erhöhung rückgängig gewordenen Verkehr, erfährt gleichzeitig eine Erhöhung auf schätzungsweise 2,4 M., so daß das Kapital-Erträgnis auf 1,8 % sinkt. Eine Aufbesserung des Ergebnisses durch Nebeneinnahmen tritt natürlich auch bei der Nordsüd-Bahn in den beiden betrachteten Fällen in gewissem Umfang ein; entscheidend für die Beurteilung ist auch hier, daß trotz der Fahrpreis-Erhöhung das Erträgnis einen Rückgang erfährt, der ohne die Verkehrssteuer nicht eintreten würde.

Um das von den Stadt-Schnellbahnen entworfene Bild klarer hervortreten zu lassen, ist in den Abbildungen 3 und 4 die Wirtschaftslage der Schnellbahn mit der der Straßenbahn verglichen; in Abbildung 3 sind die absoluten, in Abbildung 4 die auf je 1000 M. Anlagekapital bezogenen Werte der Einnahmen und Reinüberschüsse für das Bahnkilometer zur Darstellung gebracht. Die Abbildungen bedürfen keinerlei Erläuterung (s. Seite 96). Sie zeigen mit packender Deutlichkeit die für die ganze Wirtschaft der Schnellbahnen ausschlaggebende Bedeutung des ungeheuren Anlage-Aufwandes, der für diese Bahnen notwendig ist.

Wer es mit den Schnellbahnen gut meint, muß zu der

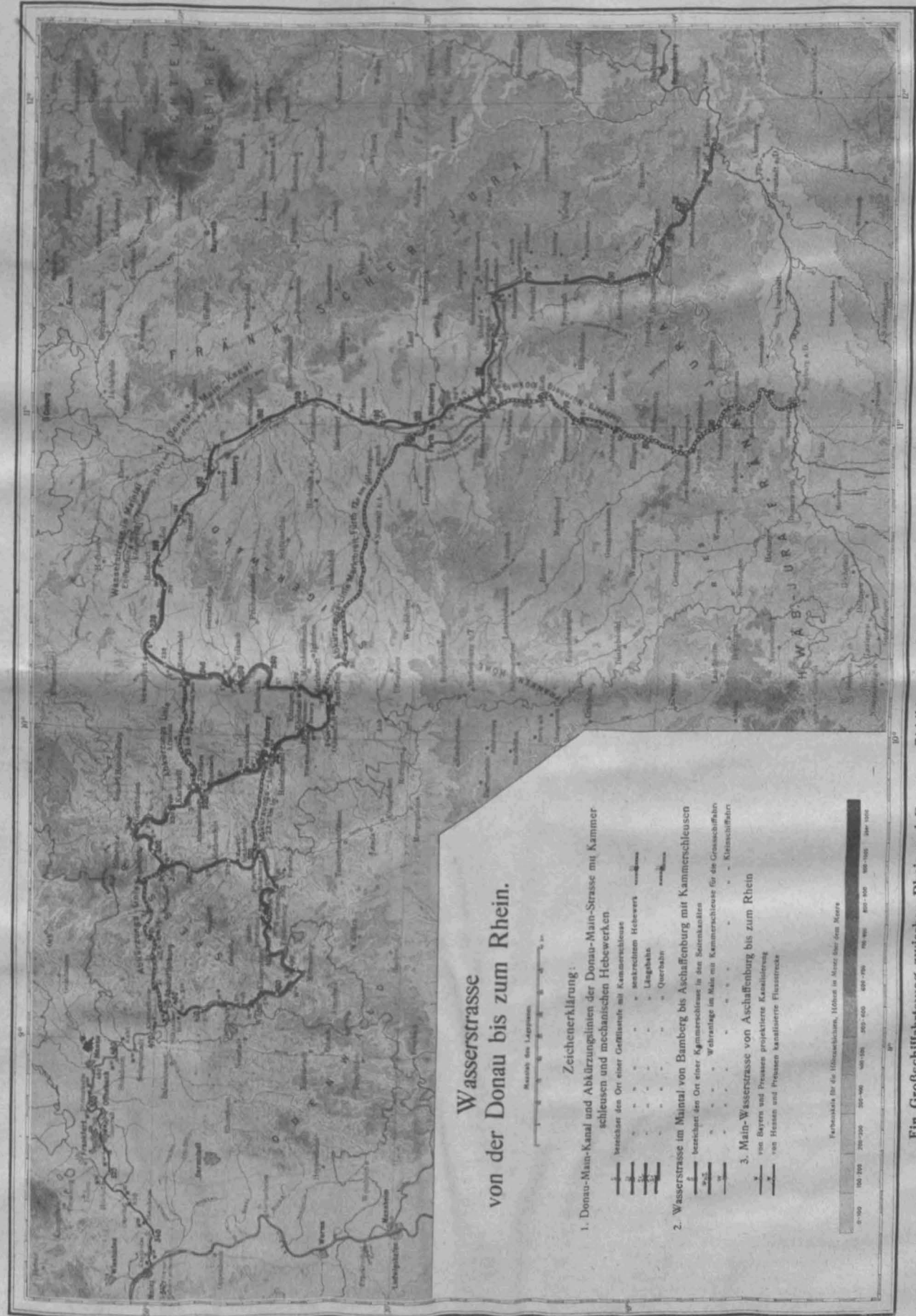
Einsicht gelangen, daß dieser Bahngattung weitere steuerliche Belastungen nicht mehr aufgebürdet werden dürfen. Die Berliner Schnellbahnen sind nicht in der Lage, die Fahrpreise so weit zu erhöhen, daß sie die Verkehrssteuer auf das Publikum abwälzen könnten. Auch die Erfahrungen des In- und Auslandes reden hier eine eindringliche Sprache. Seit Jahren kämpfen die Schnellbahn-Unternehmungen allenthalben gegen ein Uebermaß von Lasten an, die das Zustandekommen dieser neuen Art von Verkehrs-Unternehmungen, die im Aufbau der Großstädte ebensowenig zu entbehren sind, wie die Großbahnen für die Gesamtwirtschaft eines Landes, erschweren oder in Frage stellen. Gerade in der jetzigen Zeit können neue Lasten nur dahin führen, den Bau weiterer Schnellbahnen, ja selbst die Fertigstellung geplanter Erweiterungen vollständig zu unterbinden. Einmal bestehende Unternehmungen lassen sich freilich nicht aus der Welt schaffen, aber es gilt heute über die wirtschaftliche Lage der Schnellbahnen noch dasselbe, was ich bereits im Jahrgang 1893 des „Archivs für Eisenbahnwesen“ eingehend begründet habe. „Es kann nicht oft genug wiederholt werden — so heißt es dort u. a. —, daß das in den vorhandenen Bahnen festgelegte Kapital nicht mehr zurückgezogen werden kann und folglich der Gnade des Publikums anheim gegeben ist, das das Kapital nach Ermessen zu immer neuen Lasten heranziehen kann; das hört aber bei neuen Unternehmungen auf und wenn die Gemeinden nicht die Bahnen selbst bauen wollen, müssen schon die Verhältnisse so hingenommen werden, wie sie vom kapitalistischen Standpunkt aus liegen, und diese Rücksichten verlangen eine mindestens vierprozentige Verzinsung des ganzen aufzuwendenden Kapitals“. Und es beruhte wohl im Grunde auf einer Verwechslung zwischen alten und neuen Bahnen, als damals der Ausschuß des Londoner Grafschaftsrates erklärte, „daß ihm das Schicksal der Aktionäre gleichgültig sei“. Diese Gedankengänge sind auch heute noch in vollem Umfang zutreffend, denn die inzwischen erfolgte weitere Ausgestaltung und Ausbreitung der damals noch in den allerersten Anfängen befindlichen Schnellbahnen hat, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur wirtschaftliche Enttäuschungen gebracht. Heute liegen die Verhältnisse sogar insofern noch ungünstiger als damals, als sich neu einzurufendes Kapital mit einem vierprozentigen Erträgnis nicht mehr begnügt; bei einem solchen Erträgnis ist vom Publikum, das sich heute schon für die sichersten Anlagewerte an einen fünfprozentigen Zinsfuß gewöhnt hat, Geld für Aktien Unternehmungen nicht mehr zu haben.

Wer aber trotz der im Krieg offenbarten besonderen Leistungen der Privatwirtschaft, an denen auch die Kleinbahnen in sehr achtenswertem Maß beteiligt sind, dennoch der Meinung sein sollte, daß uns die Verhältnisse jetzt auf allen Gebieten einem ausgesprochenen Verstaatlichungs-Sozialismus entgegen treiben, wird sich doch klar machen müssen, daß damit für die wirtschaftliche Lage der Schnellbahnen nichts gewonnen ist. Weder erfährt dadurch ihre Leistungsfähigkeit, noch ihre Wirtschaftslage eine Besserung.

Die sogenannte „öffentliche Meinung“ beschäftigt sich, wie ich schon an anderer Stelle dargelegt habe, mit besonderer Vorliebe gerade auch mit den Schnellbahnen.

Ist aber unsere Berliner Hoch- und Untergrundbahn nicht ein einwandfreier Zeuge dafür, was ein auf privatwirtschaftlicher Grundlage errichtetes Schnellbahn-Unternehmen leistet? Und zeigen nicht beispielsweise elek-

auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage errichtetes System, wie das der Stadt Paris, dem wiederum doch das Privat-Unternehmen der Pariser Nordsüd-Bahn in keiner Weise nachsteht? Ist schließlich nicht die vollkommenste aller



Ein Großschifffahrtsweg zwischen Rhein und Donau. Abbildung 2. Linienführung nach dem Faber'schen Entwurf vom Jahr 1903.

trische Schnellbahnen, wie die Londoner, die doch reine Privatbahnen sind, wie die Privatwirtschaft auch dem Allgemeinwohl im Schnellverkehr in einer vollkommeren Weise dienen kann, als beispielsweise selbst ein

überhaupt vorhandenen Stadtschnellbahnen, nämlich die von Philadelphia, eine reine Privatbahn? In den Jahren vor dem Krieg sind ja auch wiederholt Abordnungen der preußischen Behörden, der Stadt Berlin usw. in London

gewesen, um die dortigen Schnellbahn-Einrichtungen kennen zu lernen, die in so vielen Beziehungen muster-gültig sind. Bekannt ist ja auch, daß die Berliner Hochbahn-Gesellschaft aus eigenem Antrieb, ja sogar gegen heftige Widerstände, nach fremdländischen Vorbildern treffliche Neuerungen und Verbesserungen eingeführt hat, die in Deutschland bahnbrechend sind. Daß vor allem die Hochbahn bei ihren großen Netzerweiterungen nicht Dividenden-Politik getrieben hat, lehrt ein auch nur kurzer Einblick in ihre Geschäftsberichte. Die Art, wie sich Gemeindebahnen und Anschlußbahnen ihrem Netz angegliedert haben, ist sogar für das New-Yorker Schnellverkehrsgesetz verwertet worden.

Ich bezweifle also, daß von Städten oder anderen gemeinwirtschaftlich arbeitenden Körperschaften bessere Leistungen im Schnellbahnwesen zu erwarten wären, als wir sie von Privat-Gesellschaften in so zahlreichen Ausführungen verkörpert sehen, und sehe meinen Zweifel auch darin bestätigt, daß bisher noch für alle auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage durchgeführten Schnellbahnen

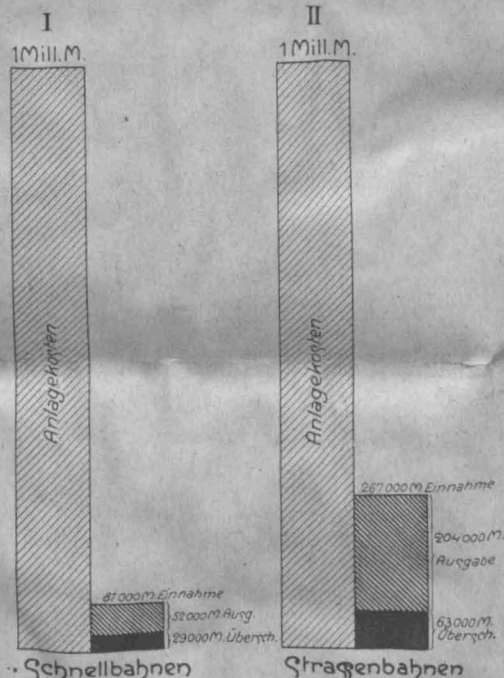
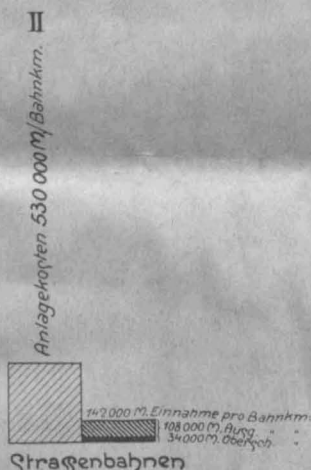
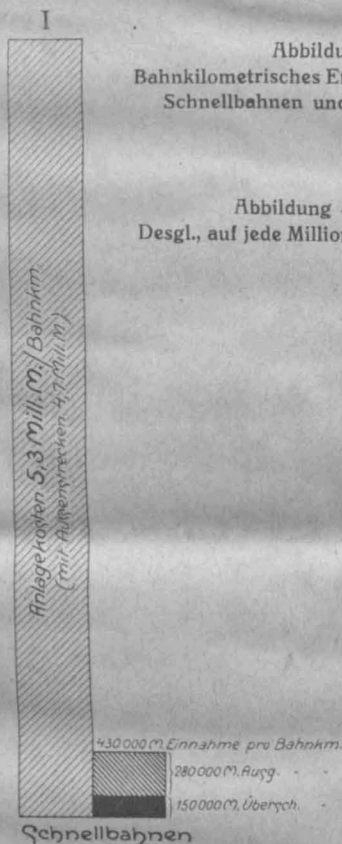
äußerste Sparsamkeit geübt werden muß, wird sich ja sehr bald herausstellen.

Die vorstehenden Ausführungen haben gezeigt, daß die Fahrpreis-Erhöhung, welche eine Schnellbahn vornehmen darf, sich den Fahrpreisen der Straßenbahnen anpassen muß, im Uebrigen aber eine in den örtlichen Verhältnissen begründete obere Grenze hat. Ferner, daß es nicht möglich ist, durch eine solche Fahrpreis-Erhöhung außer den durch den Krieg herbei geführten unmittelbaren Verteuerungen und Lasten auch noch die geplante Verkehrssteuer zu decken. Die Besteuerung würde daher für die Schnellbahnen auf eine schwere Schädigung ihres wirtschaftlichen Bestandes hinauslaufen, die zur Folge haben müßte, daß dieses für den Aufbau und die Entwicklung der Großstädte unentbehrlich gewordene neue Verkehrsmittel, das ohnehin schon auf Schritt und Tritt mit den größten technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, in seiner Entwicklung gehemmt und der Verkümmern entgegen geführt würde. Dabei macht es keinen Unterschied, ob die Schnellbahnen von Privatgesellschaften oder öffentlichen Körperschaften errichtet und betrieben werden.

Der Entwurf des Verkehrssteuer-Gesetzes bedarf einer Aenderung, die die Schnellbahnen von der geplanten Steuer ausnimmt. Ob die Steuerfreiheit unmittelbar auszusprechen oder mittelbar an Bedingungen zu knüpfen wäre, die der Verschiedenartigkeit der Verkehrsmittel

Abbildung 3.
Bahnkilometrisches Erträgnis der Berliner Schnellbahnen und Straßenbahnen.

Abbildung 4 (rechts).
Desgl., auf jede Million M. Anlage-Kapital.



das gemischtwirtschaftliche System gewählt ist, bei dem die gesamte Ausrüstung und der Betrieb, also das wesentliche, einer Privatgesellschaft überlassen sind.

In folgender Beziehung freilich besteht ein Unterschied: eine Stadt oder ein Verband kann die Schnellbahnen als Meliorations-Anlagen behandeln, wie etwa die Kanalisations-Anlagen, die ein Erträgnis nicht abzuwerfen brauchen. Ein Privat-Unternehmer muß anders denken; er kann die erforderlichen Geldmittel nur beschaffen, wenn das Unternehmen auch eine Rente abwirft, die aber bekanntlich bei Schnellbahnen — von einigen wenigen besonderen Ausnahmen abgesehen — nur bescheiden ausfallen kann. Die für eine städtische Bahn etwa erforderlichen Zuschüsse werden einfach den Steuerzahler belasten. Wenn nun auch den Gemeinden oder Verbänden die Steuerquelle zur Deckung von Fehlbeträgen zur Verfügung steht, so würde doch die steuerzahlende Allgemeinheit gegen eine gar zu freigebige Geldwirtschaft im Schnellverkehr auch in Friedenszeiten baldigst Widerspruch erheben. Angesichts dessen, was der Krieg uns bringen wird, sehe ich aber voraus, daß die Gemeinwirtschaft sich immer mehr darauf besinnen muß, nicht genügend wirtschaftliche Unternehmungen, die noch nicht zur Ausführung in Aussicht genommen sind, bis auf bessere Zeiten zu vertagen und aus bereits bestehenden bestmöglichst ein Erträgnis heraus zu wirtschaften. Denn daß in den jetzigen Zeitläufen nicht nur von Privaten, sondern auch von Gemeinwesen auf allen Gebieten

Rechnung trägt, möge hier nicht weiter erörtert werden. Vielleicht gelingt es, für die Schnellbahnen die Steuerfreiheit in der Weise zu erreichen, daß die den Verkehrsmitteln aufzuerlegende Steuer nach dem Verhältnis des in den Unternehmungen angelegten Gesamtkapitales zu den erwirtschafteten Roheinnahmen abgestuft oder noch einfacher über ein gewisses bahnkilometrisches Anlage-Kapital hinaus überhaupt nicht erhoben wird. —

Nachschrift der Redaktion. Wir haben den vorstehenden Ausführungen des Hrn. Verfassers, obgleich sie in ihrem Hauptteil streng genommen sich außerhalb des Arbeitsgebietes unserer Zeitung bewegen, Raum gewährt, weil auch wir gleich ihm in der Belastung der Hoch- und Untergrund-Bahnen durch verhältnismäßig hohe Steuersätze eine Gefahr für die Weiterentwicklung dieses in allen Großstädten willkommenen Verkehrsmittels erblicken. Der Hr. Verfasser war in der Lage, die nachteiligen Einwirkungen der Steuerbelastung am Beispiel der Berliner Hoch- und Untergrundbahn zu zeigen, in deren Betrieb er durch persönliche Umstände vollen Einblick hat. Was für diese Bahn gilt, gilt im Wesentlichen auch für die übrigen gleichen Verkehrsmittel. —

Inhalt: Ein Großschiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau. — Verkehrssteuer und Schnellbahnen. (Schluß.) —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DIE TÄTIGKEIT DES WESSOBRUNNER STUK-
 KATORS JOHANN MICHAEL FEICHTMAYR
 IN WÜRTTEMBERG. * VON BAUINSPEKTOR
 Dr.-Ing. WILLY P. FUCHS IN STUTTGART. *
 * * * MÜNSTER ZU ZWIEFALTEN. * * *
 DEUTSCHE
 * * * * * BAUZEITUNG * * * * *
 * * * 51. JAHRGANG 1917. * * NO. 20. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 20. BERLIN, DEN 10. MAERZ 1917.

Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg.

Ein Beitrag zur Charakterisierung der Kunst der Gebrüder Feichtmayr aus Wessobrunn.

Von Dr.-Ing. Willy P. Fuchs in Stuttgart. (Schluß aus No. 17.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 99.

Die Kapelle St. Magnus von Gossenzugen, eine Filiale des Klosters Zwiefalten, hat Feichtmayr um das Jahr 1766 von dort aus dekoriert. Auch der Architekt ist derselbe wie in Zwiefalten: J. M. Fischer, der damit ein reizendes kleines Bauwerk geschaffen hat. Die äußere, aus geraden vor und zurück springenden Wandflächen gebildete Umrißgestaltung läßt die einfache, auf dem Kreis aufgebaute, innere Raumform nicht ahnen. In einer Achse sind dem Kuppelraum zwei flach gekrümmte Apsiden für Orgel und Altar angegliedert, während in der dazu senkrechten Achse zwei Bogenfenster — die einzigen Lichtquellen — mit tiefen Leibungen sitzen. Die Umdeutung des äußeren Ecken-Aufbaues zum inneren Kurvenraum ist dem Baumeister ebenso glücklich gelungen, wie die architektonische Gliederung der Innenwände durch 4 Pilasterpaare mit fein gegliedertem Gebälk. Durchaus würdig des architektonischen Aufbaues sind Feichtmayr's Stuckdekorationen; er zeigt sich hier von einer neuen Seite. Wenn seine großen Kirchenräume Zeugen der Phantasie und Prachtliebe seiner Kunst sind, so begegnen wir ihm in Gossenzugen als Meister weiser Selbstbeherrschung, einer bei Rokoko-Künstlern besonders seltenen Gabe. Die Dekoration beschränkt sich auf den Schmuck der Bogen- und Fenster-Scheitel und der Kapitelle, sie ist so elegant und zart (man betrachte z. B. die feine Linienführung und Einzelbehandlung der Verzierungen am oberen Ende der Apsiden-Kuppeln, Abbildg. S. 99), daß man beinahe versucht wäre, den Modellierstab eines französischen Künstlers dahinter zu vermuten, wenn nicht manche Einzelheiten, wie die in das Kuppelgewölbe einschneidenden Schaumwellen und das Flechtmuster der den Zwiefaltener nachgebildeten Pfeiler-Kapitelle¹⁾ (Abb. S. 94) die Urheberchaft Feichtmayr's verrieten. Einen den Zwiefaltener Wolkengebilden ähnlichen Mißgriff in den künstlerischen Mitteln stellt der aus bemaltem Holz und Stuck bestehende Altar-Aufbau (Abbildung S. 83 in No. 17) dar, dessen Naturalismus ebenso stilwidrig ist, wie etwa die künstlichen Ruinen, Grotten und Naturbrücken der „romantischen“ Architektur-Periode des vorigen Jahrhunderts.

Die Dekorierung dreier so gänzlich verschiedener Raumformen wie Gutenzell, Zwiefalten und Gossenzugen ist ein Beweis für die außerordentliche Vielseitigkeit und Anpassungsfähigkeit der Feichtmayr'schen Kunst. Ebenso zeigt aber auch der Vergleich dieser Arbeiten, daß nur der Organismus eines Rokoko-Raumes, wie ihn Fischer in Zwiefalten geschaffen, geeignet ist, seine Kunst zur vollen Entfaltung zu bringen. Selbst ein dem Rokoko-Gedanken schon ziemlich nahe stehender Raum, wie Neumann's²⁾ Vierzeinhelligen-Kirche, hat das nicht vermocht — ihre Ornamentik erscheint im Verhältnis zur Größe des Raumes viel zu dünn und zu leer. Für seine in Zwiefalten voll zur Entwicklung gekommene Dekorationskunst, die Größe ihrer Erfindung und die Kraft ihrer Durchbildung findet man in Deutschland wohl nur ihre Parallele bei der Ornamentik süddeutscher³⁾ Rokoko-Meister an bürgerlichen Fassaden in Würzburg, Bamberg, Ellingen, Bayreuth, Trier und in anderen Städten. Zum Vergleich Feichtmayr'scher Ornament-Behandlung mit der seiner Wessobrunner Zunftgenossen sowohl als der der

Kirchen-Dekorateure im übrigen Deutschland ist nach Vorstehendem Zwiefalten besonders geeignet. Der oben erwähnte französische Einfluß findet bei Feichtmayr auf zweierlei Wegen Eingang: einmal auf mittelbarem, durch die zeitgenössischen in Augsburg erscheinenden Stiche⁴⁾ und zum zweiten auf unmittelbarem durch die Mitarbeit und Freundschaft von Cuvilliés, dem Schüler Boffrand's. Im Einzelnen läßt sich dieser Einfluß an einer Reihe Feichtmayr'scher Einzelbildungen feststellen: der netzartige Flächenschmuck der nicht mit Fresken versehenen Zwickel-Spiegel hat einen Vorgang u. A. in den Supraporten Robert de Cotte's (z. B. in den Zimmern des Hotel de Vrillière); die verstreuten naturalistischen Blütenranken ebenso wie die Schilfbündel in Dekorationen von Boffrand und Cuvilliés; die Drachenflügel der Zwiefaltener Zwickel-Spiegel (Abb. S. 83 in No. 17) in Wanddekorationen Boffrand's (z. B. im Hotel de Soubise), und endlich die hermelinartige Musterung größerer Ornamentflächen in den bekannten Ideal-Entwürfen P. E. Babel's. Der Letztere hat ihm ja wohl überhaupt am meisten gegeben. Die Erklärung dafür sehe ich in der merkwürdigen Tatsache, daß Babel's breite, beinahe derbe Einzelbehandlung dem deutschen ornamentalen Empfinden zweifellos viel näher steht, als dem französischen⁵⁾. Babel's Einfluß auf die Gebrüder Feichtmayr macht sich insbesondere auch bei ihren kunstgewerblichen Arbeiten geltend, so bei den Altar-Entwürfen zu Neumann'schen Kirchenbauten. Am auffallendsten erinnert der Altar der 14 Heiligen in Neumann's gleichnamiger Wallfahrtskirche an jene Phantasie-Entwürfe Babel's, die „den Rokokorahmen zu einem für sich bestehenden Architekturgebilde umschaffen“⁶⁾.

Übrigens teilt Feichtmayr alle jene Eigenarten der Einzelheiten — mit Ausnahme der Zwiefaltener Drachenflügel — mit anderen ebenfalls unter französischem Einfluß stehenden Wessobrunnern, so mit Ybelher, Schmuzer und Gigl. Was aber seine Ornamentik vor der ihrigen ebenso wie vor der aller anderen Rokoko-Dekorateure aus-

¹⁾ Vergl. auch die Ornamentik der Pfeiler und Säulenkapitelle von Vierzeinhelligen und Ottobern.

²⁾ Auf Grund vergleichender Studien glaube ich annehmen zu dürfen, daß Vierzeinhelligen die Veranlassung zu weiterer Zusammenarbeit von Neumann und Feichtmayr oder dessen Schule auch bei Prof. bauten gab, so u. A. bei den Banzer Bauten (Giebel des Torhauses), den Decken des Bruchsaler Schlosses, den Stuckaturen des Oberzellers, vielleicht auch des Brühler Treppenhauses.

³⁾ Das französische Rokoko mußte wegen seiner zarten, zierlichen Einzelbehandlung naturgemäß auf Innenräume beschränkt bleiben, daher gibt es in Frankreich keine Rokoko-Fassaden.

⁴⁾ Johann Georg Bergmüller (1687–1762), Johann Andreas Bergmüller, Baumgärtner, Salomon Kleiner, Franz Xaver Habermann (1721 bis 1796), Johann Jesaias Nilson (1721–1788), Jeremias Wachsmuth (1712–1779) sind die bedeutendsten Augsburger Kupferstecher damaliger Zeit, mit ihnen wesensverwandt sind die Berliner F. W. Hoder und J. M. Hoppenhaupt d. Älter.

⁵⁾ Sollte vielleicht Babel's deutsche Abstammung die Ursache sein?

⁶⁾ Früher nahm man an, Neumann habe die ornamentalen Einzelheiten seiner Dekorationen nicht nur selbst entworfen, sondern auch im Einzelnen bearbeitet. Das von Fritz Hirsch vor wenigen Jahren einem genauen Studium unterzogene sogenannte „Skizzenbuch B. Neumanns“ zeigt jedoch, daß diese Ansicht einer Berichtigung bedarf. Neumann hat wohl wie für den architektonischen Gesamtaufbau so auch für die ornamentale Gesamtanordnung seine Anordnungen gegeben, die Ausführung im Einzelnen aber Sonderkünstlern überlassen. Ich glaube deshalb nicht fehl zu gehen mit der Annahme, daß auch bei den Altar-Entwürfen zu Vierzeinhelligen Neumann nur die Hauptabmessungen und die großen Linien festgelegt hat, alles Weitere aber dem Sonderkünstler, also Feichtmayr, überließ.

zeichnet, das ist die überaus kräftige, flächige, flüssige und gedrängte Behandlung des Ornamentes. Man vergleiche z. B. Schmuzer's Dekorationen in der Ettaler Klosterkirche mit Feichtmayr's Zwielfaltener Stuckaturen. Am nächsten kommt ihm noch Johann Georg Gigl, dessen reizvolle Gewölbestuckaturen in der Schloßkirche von Isny (1757) geradezu als zierlichere Gegenstücke der Feichtmayr'schen gelten können. Interessant ist auch der Vergleich mit der dritten großen Rokokokirche Süddeutschlands, der Stiftskirche von St. Gallen. Dort zeigt Christian Wenzinger eine Ornamentik, die derjenigen der Wessobrunner zwar nicht fern steht, aber noch mehr als diese von der französischen Rocaille abhängig ist und zwar so sehr, daß die losen, weit gesponnenen Blütenranken unmittelbar von Meissonier und die umbänderten Schilfbündel der Gewölbezwickel von Boffrand übernommen zu sein scheinen. Dagegen sind andere Einzelheiten, wie die Umrahmungen der Spiegel, die Schlußstein-Verzierungen und der figürliche Schmuck schon in deutschem Sinn umgearbeitet, aber viel weniger kräftig und geschlossen, als die entsprechenden Feichtmayr'schen Einzelheiten. Was die Ornamentik Feichtmayr's noch weiter von derjenigen seiner Wessobrunner Zunftgenossen unterscheidet, das ist seine häufige und sichere Verwendung figuraler Einzelheiten, während jene figürliche Motive meist nur an den Vierungspfählen anbringen und dann ängstlicher in Bewegung und Format. Endlich ist ein Hauptcharakteristikum seiner Ornamentik der gegensätzliche Wechsel von dunklen und hellen Flächen, wobei die letzteren überwiegen. Die großen zwar tonigen aber doch noch hellen Ornamentflächen sind häufig unterbrochen durch kleinere tiefdunkle Flecke, wodurch eine hermelinartige Wirkung der Gesamtflächen entsteht. Dunkel sind ferner die naturalistischen Pflanzen und Blüten-Ranken, welche die stilisierten Ornamentgruppen durchdringen und mit einander verbinden, sowie auch die Einfassungen der Gewölbezwickel und die gemusterten Spiegel der Gewölbezwickel (Zwielfalten). In Gutenzell und Otobeuren sind auch die Untersichten der Gurte dunkel gemustert und im Zwielfaltener Raum wirken außerdem die Säulenkapitelle und die Figurengruppen der Vierung als stark dunkle Flecke im Gesamtbild. Diese in Zwielfalten zu höchstem Ausdruck gelangte Gegensatzwirkung heller und dunkler Ornamentflächen ist ein Dekorationsmittel, das später die

klassizistische Stilperiode mit Vorliebe, allerdings in strengerer, geometrischer Anordnung, verwandte. (Vergl. z. B. Specht's Wiblinger Kirche von 1783).

In noch größerem Gegensatz steht die Feichtmayr'sche reindeutsche Dekorationsweise zu derjenigen der anderen süddeutschen Meister des kirchlichen Rokoko. So erscheinen die Stuckaturen der Gebrüder Asam als eine Mischung der schweren Pracht des italienischen Barock und der leichten Grazie der französischen Rocaille und nur die freie Art der Verwendung dieser Elemente und der häufig phantastischen Bindemittel zeigt die dem Deutschen angeborene „Lust zum Fabulieren“. Daß der gleichfalls in München und Umgebung tätige Franzose Cuvilliers seine heimische Rocaille fast ganz unverändert verwendete, braucht nicht Wunder zu nehmen, gilt er ja doch als Hauptträger des französischen Einflusses in Süddeutschland. In norddeutschen Landen gibt es nur vereinzelt im Rokokostil dekorierte Kirchen. Dieser dekorative, hauptsächlich auf Empfindung und Phantasie beruhende Stil liegt dem strengen mehr verstandesmäßigen Schaffen des Nordens nicht. Wahrscheinlich sind sogar die wenigen Beispiele, wie die Klosterkirchen von Grüssau und Leubus von süddeutschen⁷⁾ Meistern studiert. Es kam in Norddeutschland nicht zur Entwicklung einer selbständigen, einheitlichen und geschlossenen kirchlichen Dekorkunst. Wollte man also einen Vergleich der Feichtmayr'schen Dekorationsweise mit dem norddeutschen Rokoko anstellen, so müßte man hierfür die profane Kunst heranziehen. Im großen Ganzen wird dort diese Kunst von der französischen Rocaille beherrscht. Zu den wenigen Ausnahmen gehören u. a. die Stuckaturen von Schloß Engers und noch mehr die von Schloß Bensberg. Von beiden — besonders den letzteren — vermute ich aber, daß auch sie von süddeutschen⁸⁾ Meistern herrühren. Während also die französischen Rokoko-Künstler in Deutschland fast durchweg ihre heimische Art durchsetzten, haben italienische Künstler, ich nenne nur Auwera in Würzburg, sich sehr weitgehend dem deutschen Rokokogeschmack angepaßt. Ich glaube diese Tatsache in erster Linie dem Umstand zuschreiben zu dürfen, daß Italien damals keine eigene nationale Kunst wie Frankreich oder Deutschland besaß, sondern die Rocaille beinahe unverändert von Frankreich übernahm. Daß es einen Einfluß gleichzeitiger italienischer Kunst auf die deutsche demnach nicht geben konnte, ist selbstverständlich. Wo überhaupt ein italienischer Einfluß festzustellen ist, wie bei den Gebrüdern Asam (s. oben), ging er von einer früheren Stilperiode aus und zwar vom Barock, das ja auch bei der Entwicklung der ersten Wessobrunner Ornamentik eine so bedeutende Rolle gespielt hatte. —

⁷⁾ Der Erbauer von Grüssau ist Dientzenhofer, der wohl seine Stuckaturen aus Süddeutschland mitbrachte.

⁸⁾ Daß außer Feichtmayr (in Verbindung mit Neumann, s. oben) auch noch andere süddeutsche, insbesondere Wessobrunner, Meister bei großen Profanbauten in Norddeutschland beteiligt waren, so Anton Gigl in Breslau und Berlin, Merck in Berlin und Andere, hat Hager in seiner früher erwähnten Abhandlung nachgewiesen.

Rechtsfragen.

Entscheidungen des preuß. Ober-Verwaltungs-Gerichtes. (Kein Steuer-Vorrecht der auf Zivildienst-Vertrag im Staatsdienst beschäftigten Techniker.) Die kais. Werft in Kiel hatte mit dem oldenburgischen Regierungs-Baumeister B. einen Vertrag abgeschlossen, in dem es heißt, daß B. durch privatrechtlichen Dienstvertrag für das Maschinenbau-Ressort zur Leistung der Dienste als technischer Hilfsarbeiter angenommen sei. Der Vertrag sollte auf unbestimmte Zeit mit der Maßgabe laufen, daß beiden Teilen das Recht zustehe, den Dienst drei Monate vor Schluß des Kalenderjahres zu kündigen. B. fühlte sich über seine für das Rechnungsjahr 1913 seitens des Magistrates in Kiel erfolgte Veranlagung zur Gemeinde-Einkommensteuer beschwert. Dort ist für dieses Jahr die Gemeinde-Einkommensteuer in Form eines Zuschlages von 250 % zur Staats-Einkommensteuer erhoben worden. Nach fruchtlosem Einspruch beantragte B. im Wege der Klage, daß die Steuer, die für ihn unter Ansatz des vollen Zuschlages berechnet war, auf den Betrag, der nur einem Zuschlag von 125 % zur Staats-Einkommensteuer entsprach, herab gesetzt werde. B. nahm hiermit das Beamten-Vorrecht aus dem Gesetz vom 16. Juni 1909 in Anspruch. Nach ihm werden in Preußen die Beamten, die nach dem 31. März 1909 in das Amtsverhältnis eingetreten sind, zur Einkommensteuer gleich den übrigen der Steuer unterworfenen Personen heran gezogen, jedoch nur mit der Maßgabe, daß nicht mehr als 125 % Zuschläge zur Staats-Einkommensteuer erhoben werden dürfen. Der Kläger machte geltend, daß im Dienst bei der kais. Werft für die technischen Hilfsarbeiter dieselben Rechte und Pflichten wie für die etatmäßig angestellten Beamten beständen. Es sei auch höchst richterlich anerkannt worden, daß diese Hilfsarbeiter als Beamte im Sinne des § 359 des Strafgesetzbuches zu gelten hätten. Der Bezirksausschuß zu Schleswig wies jedoch die Klage ab. Er führte aus, daß der Kläger nur dann als technischer

Hilfsarbeiter der kais. Werft, worauf es hier allein ankomme, Beamten-Eigenschaft besitze, wenn mindestens deutlich erkennbar gemacht worden sei, daß er über die privatrechtliche Pflicht zur Erfüllung der im Dienstvertrag bestimmten Leistungen hinaus die allgemeinen öffentlich-rechtlichen Pflichten eines Beamten übernehmen solle. Daran fehle es aber hier. Der mit dem Kläger abgeschlossene Vertrag spreche nicht von der Übertragung öffentlicher Rechte und Pflichten. Allerdings solle anerkannt werden, daß die Tätigkeit des Klägers bei der Werft in vielen Beziehungen der eines Beamten entsprechen möge, allein es fehle an einer deutlichen Erkennbarkeit des Beamten-Verhältnisses nach außen, sowie an einem besonderen für das Vorhandensein der Beamten-Eigenschaft erforderlichen Treu- und Gehorsams-Verhältnis. Der Kläger forcht die Entscheidung des Bezirks-Ausschusses mit der Revision an. Der zweite Senat des Oberverwaltungs-Gerichtes hat am 2. November 1916 ihr den Erfolg versagt. Er verwies auf § 4 des Reichsbeamten-Gesetzes, nach dem jeder Reichsbeamte bei seiner Anstellung eine Anstellungs-Urkunde erhält. Der Senat verneinte, daß eine solche Anstellungs-Urkunde in dem Schreiben der kais. Werft vom 25. Juni 1912, in dem dem Kläger der Dienstvertrag mitgeteilt ist, zu erblicken sei. Aus diesem Vertrag erhele, daß die Beziehungen, in denen der Kläger zum Reich treten solle, nur privatrechtlicher Natur seien. (II. C. 174. 16.) — L. K.

Vermischtes.

Zum 75jährigen Bestehen des Zentral-Dombau-Vereins zu Köln. Am 14. Februar konnte der Dombau-Verein in Köln, der 1842 im Gürzenich gegründet wurde, auf eine 75jährige erfolgreiche Wirksamkeit zurück blicken. Wir entnehmen über die Gründung der „Köln. Ztg.“ die folgenden Mitteilungen: Insgesamt über 13 Mill. M. hat der Zentral-Dombau-Verein aufgebracht, der sich von seiner Gründung an der Schirmherrschaft von Preußens Königen

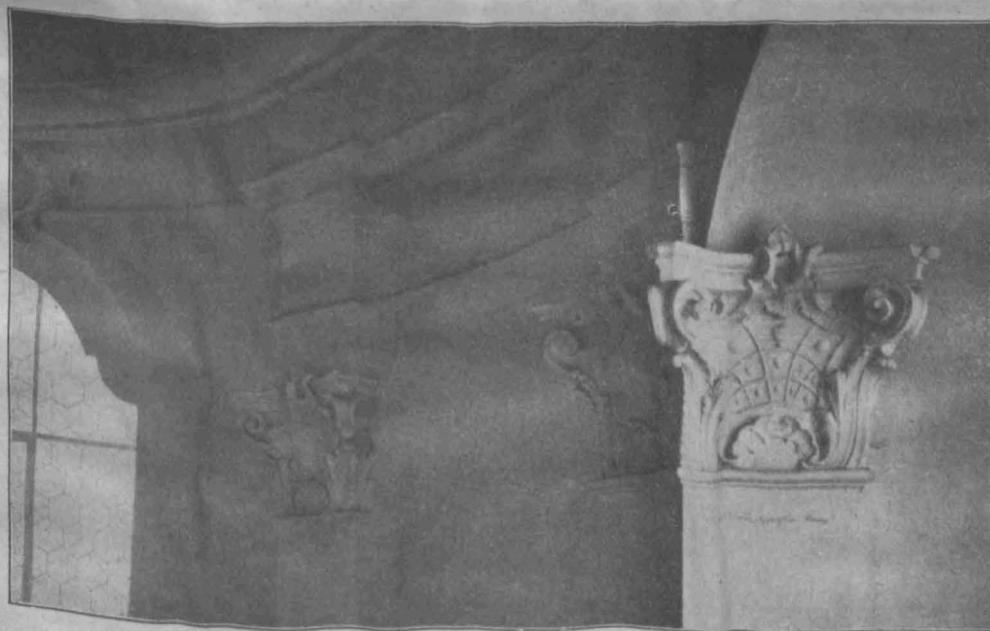
und der nachmaligen deutschen Kaiser zu erfreuen hatte. König Friedrich Wilhelm IV. zählte von seiner Jugendzeit an, seit er 1814 beim ersten Besuch in Köln nach Vertreibung der französischen Gewalthaber als Kronprinz die Domruinen durchwanderte, zu den begeistertsten Freunden der Dombausache. Als bald nach seiner Thronbesteigung 1840 regten sich die Domfreunde in der Bürgerschaft, in denen noch die markigen Aufrufe und Schriften eines Goethe, Görres, Boisserée, Wallraf, Schlegel usw. für die Erhaltung und Vollendung des Meisterwerkes Gerhard von Riele's nachhallten und in den Jahren von 1811—1840 eine Beseitigung der gewaltigen Domschäden

waren. Von solchen Erwägungen geleitet, trat im Spätsommer 1840 eine Schar begeisterter Domfreunde zusammen, um die Gründung eines Dombau-Vereins in die Wege zu leiten, dem sofort 200 Mitglieder beitraten. Am 3. September ging ein Gesuch an König Friedrich Wilhelm IV. um Genehmigung der Vereinsgründung ab, die schon am 23. November desselben Jahres durch königliche Kabinetts-Ordre erfolgte, zugleich unter der Zusicherung eines jährlichen Beitrages von 10 000 M. für den Ausbau des Domes. Damit war die Gründung gesichert, die nun eifrig betrieben wurde. Die Satzungen fanden am 8. Dez. 1841 durch Kabinettsordre die Billigung des Königs, der zugleich die

Schirmherrschaft über den Verein übernahm, die auch von seinen Nachfolgern: Kaiser Wilhelm I., Kaiser Friedrich und Kaiser Wilhelm II. in der Folge übernommen wurde und noch heutigen Tages besteht. So konnte denn am 14. Febr. 1842 die Gründungs- und erste Wahlversammlung im großen Gürzenich-Saal stattfinden. Zum ersten Präsidenten wurde in der Gesamt-Vorstandssitzung am 16. März 1842 Stadtrat Heinrich v. Wittgenstein und zum Sekretär Landgerichtsrat August Reichensperger gewählt, während die Kassenführung Jakob Joseph Nelles übertragen wurde, der dieses Amt 38 Jahre lang versah. Seit mehreren Jahrzehnten wird dieser Posten von Nikolaus Haubrich versehen, während heute an der Spitze des Vereins Geh. Justizrat Robert Esser steht. Die bedeutendsten Gedenktage aus der Geschichte des Dombau-Vereins sind der 4. Sept. 1842, an dem in Anwesenheit des Königs Friedrich Wilhelm IV. durch den nachmaligen Kardinal Erzbischof Johannes v. Geissel der Grundstein zum Fortbau des Domes gelegt wurde, und das Dombau-Fest des Jahres 1880 in Anwesenheit des Kaisers Wilhelm I. und seiner Gemahlin Augusta aus Anlaß der Vollendung des Domes. Bei dieser Gelegenheit erschien die Festschrift vom Archivar Dr. Ennen „Der Dom zu Köln“ im Verlag der Buchdruckerei M. DuMontSchauerg, die bei der Gründung des Vereins auch die Drucklegung des Domblattes, der Ver-



Aus dem Inneren der Kapelle St. Magnus in Gossenzugen.



Pfeilerkapitelle aus der Kapelle von Gossenzugen.
Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg.

zur Folge gehabt hatten. Gaft es doch, die größte und erhabenste Schöpfung deutscher Baukunst als ein Symbol deutscher Einheit und Zusammengehörigkeit aller deutschen Volksstämme zu vollenden. Dazu kam der anfeuernde Gedanke, daß Deutschland im 19. Jahrhundert doch mindestens dasselbe müsse leisten können, was die Freie Reichsstadt Köln allein 1248 mit ihrem Erzbischof Konrad von Hochstaden zu unternehmen gewagt hatte: einen solchen gewaltigen Dombau in Angriff zu nehmen, dessen Originalrisse glücklicherweise von Sulpiz Boisserée wiedergefunden wurden, nachdem sie während der Franzosenherrschaft am Rhein von Köln verschleppt worden

einszeitschrift, zum Besten der Dombaukasse übernommen hatte. —

Techniker als Bürgermeister. Das Bürgermeisteramt von Speyer schreibt mit Frist zum 15. Mai die Stelle eines besoldeten Gemeinderats-Mitgliedes aus. Mit der Stelle ist ein Anfangsgehalt von 8000 M., steigend in 6 zweijährigen Vorrückungen von je 500 M. bis zum Höchstgehalt von 11 000 M. verbunden. Da der bisherige Bürgermeister Dr. Herterich von Speyer schon seit Oktober 1916 vermißt wird und mit aller Wahrscheinlichkeit in den Kämpfen an der Somme den Heldentod gefunden hat, so steht in Aussicht, daß, sobald die Erledigung der Bürgermeister-

Stelle durch Eintreffen der amtlichen Todeserklärung feststeht, das neu anzustellende Gemeinderats-Mitglied zum Bürgermeister gewählt wird. In diesem Fall tritt zu dem genannten Gehalt eine jährliche Aufwands-Erschädigung von 1200 M. Für die Wahl des Gemeinderats-Mitgliedes und späteren Bürgermeisters ist die Voraussetzung der Rechtskunde nicht gemacht, was auf die Einflußnahme eines Stadtrates, der Techniker ist, zurückgeführt werden kann. Auch war der Grundsatz der freien Bahn für den Tüchtigen maßgebend. Berufene Fachgenossen werden sich also nicht ohne Aussicht auf Erfolg bewerben können, was im Interesse des Faches erwünscht wäre. —

Zum 70. Geburtstag von C. v. Bach. Am 8. März beging der ordentl. Professor des Maschinenbaues an der Technischen Hochschule zu Stuttgart Staatsrat Dr.-Ing. h. c. Carl v. Bach die Feier seines 70. Geburtstages. Was er als Hochschullehrer, Fachschriftsteller und Forscher namentlich auf dem Gebiete der Materialkenntnis für die Wissenschaft und Praxis geleistet hat und noch leistet, sichert ihm einen hervorragenden Platz in der deutschen Technik. Wir kommen auf sein Leben und Wirken noch ausführlicher zurück. —

Tote.

Prof. Dr. - Ing. h. c. E. Sonne †. In Darmstadt ist im 89. Lebensjahr der frühere Professor an der dortigen Technischen Hochschule, Geh. Brt. Dr.-Ing. Eduard Sonne gestorben. Als fruchtbarer, vielseitiger Fachschriftsteller, vor allem aber als Mitbegründer, Mitherausgeber und Mitarbeiter des „Handbuches der Ingenieur-Wissenschaften“ ist Sonne wohl in weitesten Kreisen der deutschen Ingenieurwelt bekannt geworden. In Gemeinschaft mit Th. Schäffer hat er von diesem groß angelegten, jedem Bauingenieur unentbehrlichen Werk den I. Bd. „Brückenbau“ in 1. und 2. Auflage herausgegeben, in Gemeinschaft mit L. Franzius und Anderen bis zur 3. Aufl. den III. Bd. „Wasserbau“. Einige Kapitel sind auch von ihm selbst bearbeitet. Bei dem mit jeder Auflage gewaltig anwachsenden Umfang und immer weitergehenden Zerteilung des Werkes ist sein Einfluß naturgemäß mehr zurück getreten. Auch an einem weiteren Lehrbuch hat er noch als fast Achtzigjähriger mit voller Frische mitgearbeitet, dem „Lehrbuch des Tiefbaues“ von Esselborn, das 1910 in 2. Aufl. erschienen ist und in dem er umfangreiche Abschnitte aus dem Gebiet des Wasserbaues selbst bearbeitet hat.

Ed. Sonne wurde am 13. Sept. 1828 zu Ilfeld im Harz geboren, studierte in Hannover und Göttingen, war dann eine Reihe von Jahren vorwiegend im Eisenbahnbau praktisch tätig und wurde dann 1866 zum ordentl. Professor der Ingenieur-Wissenschaften an das damalige Polytechnikum zu Stuttgart berufen. Dieses Amt vertauschte er 1872 mit einem Lehrstuhl in Darmstadt. Nach fast dreißigjähriger Lehrtätigkeit trat er 1895 zurück. Um die Entwicklung der Darmstädter Hochschule, deren Rektorat ihm mehrmals übertragen war, hat sich Sonne besondere Verdienste erworben, ebenso ist er ein Förderer des niederen Fachschulwesens in Hessen gewesen und bekleidete 1889—1892 zugleich das Amt eines Präsidenten der Technischen Zentralstelle für die Gewerbe und des Landes-Gewerbevereins in Hessen. Auch im technischen Vereinsleben hat er eine Rolle gespielt und gehört zu den Begründern des „Mittelrheinischen Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Darmstadt“. Die dortige Hochschule ernannte ihn 1908 zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber. — Fr. E.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerf betr. Entwürfe für den Bau einer städtischen Entbindungs-Anstalt in Cassel erläßt der Magistrat unter den in der Provinz Hessen-Nassau geborenen oder ansässigen Architekten zum 1. Sept. 1917 bei 3 Preisen von 2500, 1500 und 1000 M. Im Preisgericht u. A. die Hrn. Stadtbtr. kgl. Brt. Höpfner, Stadtbauinsp. Labes, und Arch. Potente in Cassel, Stadtbtr., Geh. Brt. Dr. L. Hoffmann in Berlin, sowie Stadtbtr. Petri in Wiesbaden. —

Ideenwettbewerb zum Bau einer Kirche nebst Pfarr- und Gemeindehaus für die St. Georgen-Gemeinde zu Halle (Saale). Eingelaufen 53 Entwürfe. Den I. Preis von 2100 M. erhielt Alfred Sasse in Hannover, den II. Preis von 1200 M. Walter Schmitzer in Quedlinburg, den III. Preis von 800 M. Jos. Konert in Erfurt. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Erweiterung der Kirche in Dachau, auf Veranlassung der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“ unter den Architekten R. Berndt, F. Fuchsberger, M. Kurz, R. von Miller und H. Selzer in

München bei gleicher Entschädigung erlassen, wurde der Entwurf von H. Selzer zur Ausführung gewählt. Die Erweiterung soll stattfinden durch eine Verlängerung der Kirche nach der Ostseite bei Erhaltung und Bereicherung der malerischen Eindrücke des Gotteshauses. —

Literatur.

Krieg und Heimat. Sonderheft der Monatsschrift „Bayerischer Heimatschutz.“ München 1916. Verlag von Carl Aug. Seyfried & Co. Preis 4 M., für Mitglieder des „Bayerischen Landesvereins für Heimatschutz“ 2,50 M. —

Die Veröffentlichung, die wir freudig begrüßen, ist entstanden aus dem Bestreben, in der Monatsschrift „Bayerischer Heimatschutz“ auch einmal volkskundliche Stimmungsbilder aus dem Kriegsleben des bayerischen Volkes zu bringen und den Kriegern draußen einen trauten Bildergruß aus der dankbaren Heimat zu senden. Die Schrift legt Zeugnis ab von dem prächtigen Geist, der das bayerische Volk und die bayerische Künstlerschaft in den schweren Schicksalsstunden dieses Krieges beseelt. Aus unserem engeren Arbeitsgebiet sind zu erwähnen die Arbeiten der Bauberatungsstelle auf dem Gebiet der Krieger-Ehrung, die Anlage der Soldatengräber auf dem Münchener Waldfriedhof und vor allem die Skizzen Münchener Architekten, die typische bayerische Ortsbilder zeigen. Das Werkchen ist durchsetzt mit köstlichen Abbildungen landschaftlicher und anderer Art von Robert Schleich, Heinrich Zügel, A. Hengeler, Rudolf Schiestl, Herm. Stockmann, Otto Blümel, W. Fischer, Ludwig Heffner, Hans Ameismeier und Anderen. Eingestreut finden wir Aufsätze über „Heimatschutz in Krieg und Frieden“ von Dr. Löhner, „Ueber Krieger-Ehrungen“ von Hans Grässel, „Kriegsdenkmale“ von R. Rattinger, „Unsere schönen alten Städte“ von Jos. Hofmiller usw. Bemerkenswert ist der Vorschlag zu einer Gedächtniskapelle für im Krieg Gefallene vom verstorbenen August Thiersch. Prächtige landschaftliche Städtebilder stammen weiter von Rud. Sieck, Karl Söldner, Rich. Berndt, Herm. Selzer, C. Felber, Eugen Hönig, Ernst Liebermann, Rich. Kaiser, Paul Pfann, Aug. Croissant und geben den ganzen Zauber wieder, den die Heimat atmet. „Die Wiedergewinnung unseres Selbstes und unserer Heimat waren in diesem Kriege der Anfang, und sie haben uns alsdann von Erfolg zu Erfolg geführt. Wir bedürfen wieder unseres Selbstes und unserer Heimat für die Erfolge, die uns noch fehlen, und wir werden durch sie die Vollendung unserer Kraft erreichen. Es soll die ganze Heimat sein, der wir zustreben: ihre Wirtschaft und ihre Kunst, ihr Reichtum und ihre Genügsamkeit, ihre Verwaltung und ihr Handel, ihre Wissenschaft und ihre Industrie, ihre Religion und ihre Dichtung — denn alles ist untrennbar verbunden... Der ganze Heimatschutz kann immer nur der sein, der auch der ganzen Heimat gilt.“ In diesen Worten liegen die Grundzüge der Schrift, die ein Spiegelbild des reichen Gemütslebens ist, das unsere Volkskreise erfüllt. Wer das Heft sich erwirbt, erhält einen köstlichen Schatz wahrer Volkskunst. —

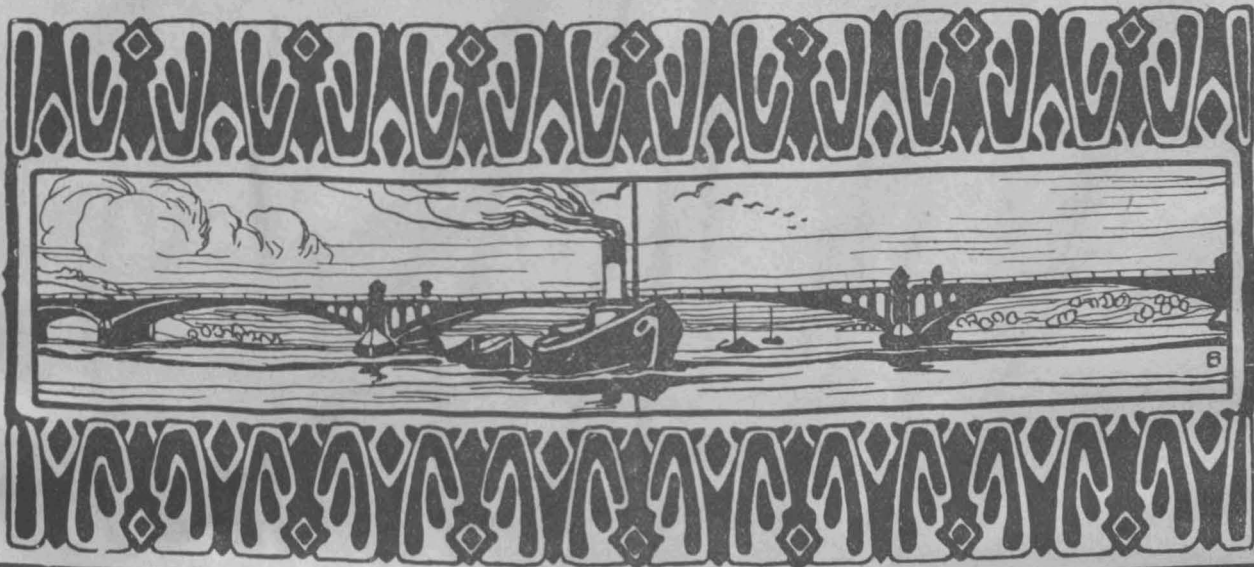
Der Grundstückswert. Von Stadtbaurat R. Kampf. Berlin 1916. Haude & Spener'sche Buchhandlung. Max Paschke. Pr. 8 M., geb. 9,50 M.

Im Gegensatz zu den vielen Büchern, welche die Schätzung von Gebäuden behandeln und vielen, die auch einiges über Grundstückskosten bringen, macht Stadtbaurat R. Kampf den Grundstückswert zum Ausgangspunkt seiner Abhandlung, erläutert aber außerdem die einzelnen Bestandteile des Grundstückes, hauptsächlich die Bauwerke, die Erzeugnisse (Waldungen, Obstbäume usw.), die Erträge und schließlich das Zubehör des Grundstückes genügend ausführlich, sodaß Jemand, der irgend eine Grundstücks-Schätzung zu machen hat, alle erforderlichen Unterlagen in diesem Buch vereinigt vorfindet. Besonders soll dem Verfasser Dank gesagt werden dafür, daß er den Begriff des Wertes nach den Grundsätzen der heutigen Wertlehre klar stellt, indem er dabei dem Volkswirtschaftslehrer von Böhm-Bawerk folgt. Vertieft er doch dadurch den Wert seines eigenen Buches, daß er die Ergebnisse der Wissenschaft leicht und faßlich weiteren Kreisen zugänglich macht. Daß Verfasser außerdem sein Werk frei von Fremdwörtern hält, soll ihm zum besonderen Lob angerechnet werden, obgleich derartige Bücher seit dem Kriege ja nicht mehr zu den Seltenheiten gehören. Hans Winterstein.

Inhalt: Die Tätigkeit des Wessobrunner Stuckators Johann Michael Feichtmayr in Württemberg. (Schluß.) — Rechtsfragen. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Literatur. —

Hierzu eine Beilage: Münster zu Zwiefalten.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 21. BERLIN, DEN 14. MAERZ 1917.

Ein Großschiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau.

Die Kanalvorlage der bayerischen Regierung. (Fortsetzung aus No. 19.)



he nun auf die technischen Angaben, die in der Regierungsvorlage gemacht werden, eingegangen wird, sei kurz die interessante Vorgeschichte des heutigen Planes berührt.

Bayern besitzt in dem Ludwigs-Kanal bereits seit dem Jahr 1846 eine schiffbare Verbindung zwischen Main und

Donau; aber mit seinen für die Beförderung von Massengütern gänzlich unzureichenden Abmessungen konnte dieser gerade zu Beginn einer lebhaften

Entwicklung der Eisenbahnen fertig gewordene Kanal zu keiner Bedeutung gelangen. Im Jahr 1886 wurde dann der von Preußen durch Kanalisierung zu einer leistungsfähigen SchiffsstraÙe umgewandelte Main bis Frankfurt dem Verkehr übergeben und der Erfolg dieses Unternehmens ließ den Wunsch lebendig werden, auch die bayerische Mainstrecke und den Donau—Main-Kanal zu einem Großschiffahrtsweg umzugestalten. Es ist das besondere Verdienst des vor 25 Jahren begründeten „Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern“ unter der tatkräftigen Leitung des Oberbürgermeisters von Nürnberg Dr. von Schuh und

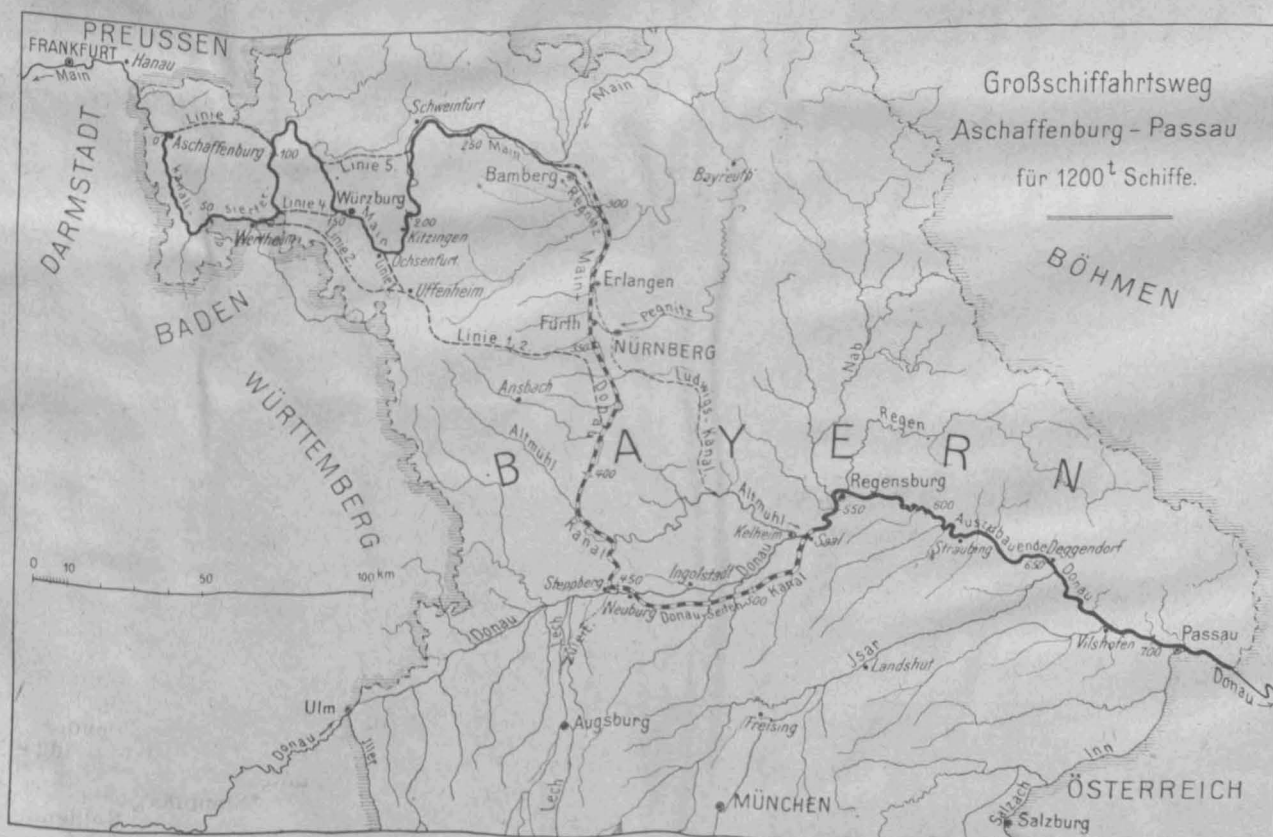


Abbildung 3. Plan für die Linienführung mit Angabe der untersuchten Abkürzungs-Linien.

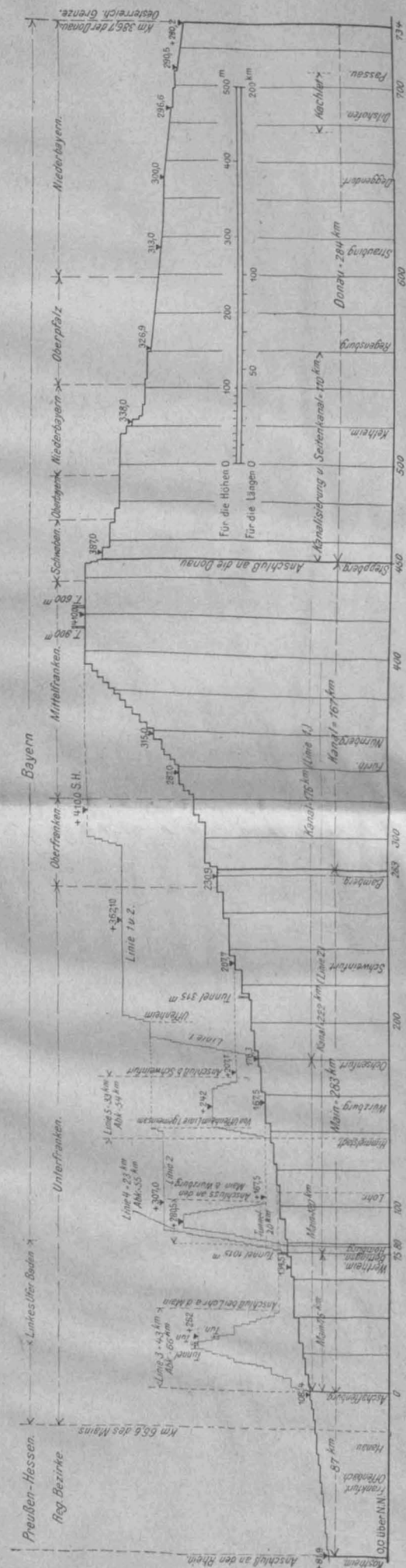


Abbildung 4. Längen- und Höhenplan für den Main-Donau-Großschiffahrtsweg für die Hauptlinie (mit Eintragung der Abkürzungslinien 1-5).
Nach der Vorlage der bayerischen Regierung.

gestützt durch seinen mit großer Wärme für eine aktive Wasserstraßenpolitik in Bayern eintretenden Protektor, den damaligen Prinzen, jetzigen König Ludwig, diesen Gedanken als das unbedingt zu erstrebende Ziel unermüdlich verfolgt und durch wertvolle Vorarbeiten wirtschaftlicher und technischer Natur seiner Verwirklichung näher geführt zu haben. Als die wiederholten Anträge auf Einstellung von Mitteln in den Staatshaushalt zur Vornahme von Vorarbeiten für diese Schiffahrtsstraße immer wieder an dem Widerstand der Abgeordneten-Kammer scheiterten, richtete der Verein mit eigenen Mitteln ein technisches Amt ein, das vortreffliche, jetzt der endgültigen Planaufstellung zugute kommende Vorarbeiten unter ihren jeweiligen Vorstehern Hensel, Faber, Gebhardt geleistet hat. Es sei hier namentlich auf den „Entwurf einer Donau-Main-Wasserstraße von Kelheim nach Aschaffenburg“ v. J. 1903¹⁾, aufgestellt durch den damaligen Bauamtmann, jetzigen Ministerialrat Faber, hingewiesen, aus dem wir in der in No. 19 vorausgeschickten Abb. 2 noch einmal den Plan mit den untersuchten Linienführungen abdrucken, der einen guten Ueberblick über das in Betracht kommende Strom-Gebiet gibt, und auf die Denkschrift desselben Verfassers über die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau bis Ulm aufwärts v. J. 1905²⁾. Die letzten Arbeiten des Vereins, über die 1909³⁾ und 1912⁴⁾ berichtet wurde, fassen den Rahmen noch weiter und untersuchen bereits die Frage des Anschlusses von München und Augsburg an den Großschiffahrtsweg. Alle diese Untersuchungen beziehen sich für die Main-Donau-Wasserstraße auf eine 600 t nicht überschreitende Schiffsgröße, die für ein rein bayerisches Unternehmen als ausreichend erachtet wurde.

Praktisch seiner Verwirklichung näher wurde der Großschiffahrts-Plan durch das 1898 zwischen Preußen, Hessen und Bayern über die Fortsetzung der Main-Kanalisation bis Aschaffenburg aufwärts getroffene Abkommen gebracht, dem allerdings erst 1906 der Abschluß eines entsprechenden Staatsvertrages folgte und schließlich 1912 durch die Bewilligung der Mittel für die Ausführung der Arbeiten auf der bayerischen Strecke. Und zwar ist dieser Ausbau für 1500 t-Schiffe bemessen, entsprechend der jetzigen Leistungsfähigkeit der bisher kanalisierten preußischen Strecke. Die Bauarbeiten waren bei Kriegsbeginn bereits eingeleitet.

Die Regierung hatte dann die Vorlage einer Denkschrift in Aussicht gestellt über die Verbesserung der Schiffahrts-Verhältnisse zwischen Main und Donau und es war bekannt, daß bereits im Ministerium des Inneren durch die Oberste Baubehörde ein Plan hierfür aufgestellt war. Statt mit einer Denkschrift ist die Regierung nun sofort mit dem Antrag auf die Bewilligung der Mittel zur Aufstellung eines baureifen Planes hervorgetreten.

In ihrer Linienführung schließt sich die geplante Großschiffahrtsstraße nach der Regierungs-Vorlage der Richtung der bisherigen Wasserstraße im Allgemeinen an. Rücksichten auf die bestehenden Verkehrsbeziehungen, Umschlags-Anlagen und angesiedelte Industrien sprechen hier mit. Von Aschaffenburg bis Bamberg auf 283 km Länge folgt die Linie daher dem Lauf des Main und weiterhin, bis in die Gegend von Nürnberg, dem alten Ludwigs-Kanal (vergl. den Uebersichtsplan, Abb. 3, S. 101). Von hier an, wo die Scheitelhaltung des alten Kanals die Unmöglichkeit einer ausreichenden Deckung des gesteigerten Wasserbedarfes zu einer anderen Linienführung. Nach den bisherigen Untersuchungen erscheint die Entnahme von Speisewasser vom Lech am wirtschaftlichsten und damit ist eine Führung des Kanals in der Richtung auf Steppberg a.d. Donau, rd. 70 km oberhalb der alten Mündung bei Kelheim gegeben.

¹⁾ Deutsche Bauzeitung Jahrg. 1903 S. 430 ff. mit Plänen.

²⁾ Deutsche Bauzeitung 1905 S. 490. — ³⁾ Deutsche Bauzeitung 1909 S. 365 mit Plan und S. 375. — ⁴⁾ Deutsche Bauzeitung 1912 S. 742.

Die Kanalstrecke Bamberg—Steppberg hat 167^{km} Länge. Von Steppberg bis Saal oder Regensburg erscheint eine ausreichende Schiffbarmachung des Donaulaufes selbst nicht erreichbar; es ist hier die Herstellung eines Seitenkanales in Aussicht genommen, während weiter abwärts bis zur Reichsgrenze unterhalb Passau ein Ausbau der Donau selbst vorgesehen ist. Die ganze Donaustrecke umfaßt 284^{km}. Danach erhält die neue Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau insgesamt 734^{km} Länge. Vom Rhein zur Donau mit Benutzung der schon im Betrieb stehenden und bereits in Ausführung befindlichen kanalisierten Strecke des Main bis Aschaffenburg sind demnach 537^{km} zu durchfahren.

Der neue Schiffahrtsweg beginnt, wie der Längen- und Höhenplan, Abbildung 4, zeigt, bei Aschaffenburg in 81^m Höhe über N. N. und ersteigt bis zu der auf + 410 N. N. gelegenen Scheitelhaltung 329^m. Im Abstieg zur Donau sind 23^m Gefälle zu überwinden und die Donau selbst fällt bis zur Reichsgrenze um weitere 106,8^m bis + 280,2^m N. N. Der Höhen-Unterschied zwischen Ausgangspunkt am Main und Endpunkt an der Donau beträgt 129,8^m. Die Verhältnisse liegen also wesentlich günstiger, als z. B. bei der bisher von Oesterreich in Aussicht genommenen Verbindung zwischen Donau und Elbe.

Diese Linienführung, die nur in Bezug auf den Anschluß an die Donau bei Steppberg mit Rücksicht auf die Speisung des Kanales und außerdem insoweit festgelegt ist, als die Städte Nürnberg und Fürth als die Hauptsitze der bayerischen großgewerblichen Tätigkeit möglichst nahe berührt werden müssen, entspricht nach der Denkschrift den bayerischen Bedürfnissen am besten. Es werden aber noch eine Reihe von Vergleichs- und Abkürzungs-Linien in Betracht gezogen, die mit 1—5 bezeichnet im Lageplan Abb. 3 und auch im Höhenplan Abb. 4 mit eingetragen sind. Es ist da zunächst eine Linie, die zwischen Ochsenfurt und Marktbreit vom Main abzweigt und über Uffenheim auf möglichst geradem Weg auf Nürnberg zu geführt ist, um weiterhin in die Scheitelhaltung der Hauptlinie einzumünden. Sie scheidet also die ganze Mainstrecke und den Ludwigskanal mit Schweinfurt, Bamberg, Erlangen, Fürth aus. Sie kürzt zwar den Weg um 94^{km}, bedingt aber unter anderen Schwierigkeiten eine für Bau und Betrieb gleichungünstige steile Schleusentreppe im Anschluß an den Main. Die Denkschrift verspricht sich daher weder in wirtschaftlicher noch technischer Beziehung Vorteil von dieser Linienführung. Ähnliches gilt von Linie 2, die schon bei Bettingen das Maintal verläßt und von Uffenheim an mit Linie 1 zusammenfällt. Sie kürzt den Weg zwar um 153^{km} ab, verlängert dafür aber die neu herzustellende Kanalstrecke um 55^{km}, erhöht also die kilometrischen Herstellungskosten. Sie scheidet noch größere Landesteile von den Vorteilen der unmittelbaren Lage am Großschiffahrtsweg aus.

Die übrigen untersuchten Linien 3—5 betreffen

Wettbewerbe.

Wettbewerbe der Stadt Wien zur Behebung des Notstandes unter den Vertretern der bildenden Kunst und des Kunstgewerbes. Wiederum tritt die Stadt Wien in umfassendem Maß für die Unterstützung der Vertreter der bildenden Kunst und des Kunstgewerbes in der durch den lang andauernden Krieg geschaffenen Notlage ein. Mit einem Aufwand von 200 000 K. sollen eine Reihe von künstlerischen Arbeiten ausgeführt oder durch Wettbewerbe vorbereitet werden, die der Verschönerung des Wiener Stadtbildes oder einzelner Bauten der Stadt Wien zu dienen bestimmt sind. Die geplanten Arbeiten zerfallen in 2 Gruppen: Inangriffnahme bereits beschlossener, aber nur verschobener Arbeiten und Vorbereitung neuer, für die Wettbewerbe beabsichtigt sind. Zur ersteren Gruppe gehören die Vorarbeiten für die Errichtung des städtischen Kaiser Franz Josef-Museums auf der Schmelz, die Wiederherstellung von Denkmälern und die unmittelbare Vergebung künstlerischer Arbeiten. Vorbereitet sollen werden Entwürfe für die Anlage und die Bauten eines Waldfriedhofes in Hütteldorf; Entwürfe für die Aus-

nur Abkürzungen der scharfen Main-Krümmungen zwischen Aschaffenburg und Lohr, Kreuzwertheim und Würzburg, Karlstadt und Schweinfurt. Sie kürzen den Weg um 66,55 und 54^{km} ab, durchschneiden aber in jedem Fall Gelände mit sehr ungünstigen Höhen-Verhältnissen, bedingen daher starke verlorene Steigungen, die den Vorteil der Wegkürzung wieder wett machen, oder die Anlage kostspieliger langer Tunnel und werden dadurch in der Anlage und im Betrieb teurer. Die Denkschrift kann sich daher auch von den Abkürzungen, die übrigens auch schon bei den früheren Arbeiten des bayerischen Kanal-Vereins untersucht worden sind (Vergl. z. B. den Faber'schen Plan, Abbildung 2 in No. 19) gegenüber der Benutzung des Maintales keinen Vorteil versprechen.

Auch der bayerische Kanalverein hat sich i. J. 1914 auf seiner 24. Hauptversammlung in Regensburg in diesem Sinn ausgesprochen. Bei der Aufstellung der Sonderentwürfe wird jedoch noch einmal sehr ernstlich erwogen werden müssen, ob die Linienführung auch in vollem Umfang dem allgemeinen Verkehrsinteresse einer großen Rhein—Donau-Durchgangsstraße entspricht, zu deren Kosten das Reich beitragen soll.

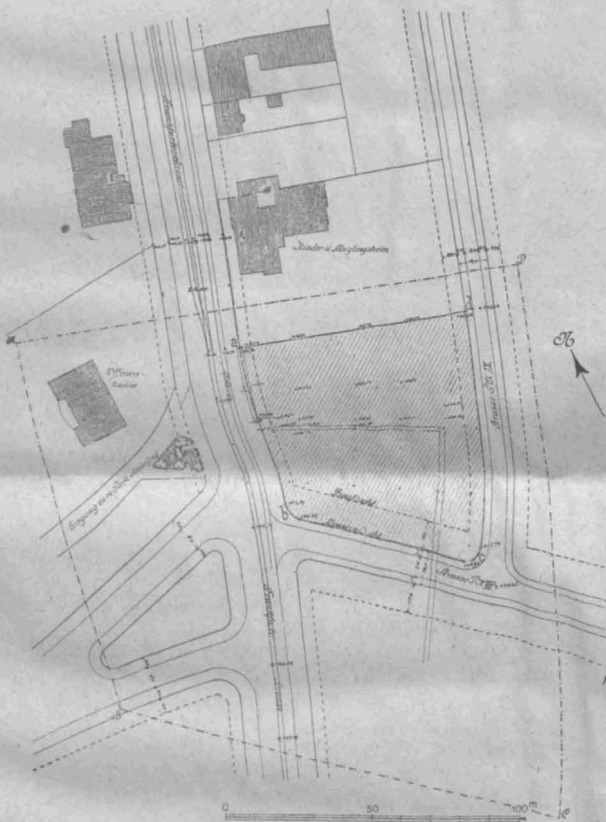
Eine sehr wichtige Frage für die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Großschiffahrtsweges ist die richtige Wahl seiner Abmessungen. Mit der Großräumigkeit der Schiffe wächst die Beförderungsleistung, sinkt der Betriebsaufwand. Die Ausbaumöglichkeit der anschließenden Stromstrecken und die Frage der Wasserbeschaffung setzen dem aber gewisse Grenzen. Auf dem kanalisierten Main können bis Aschaffenburg aufwärts 1500^t-Schiffe verkehren, auf der Donau herrscht z. Zt. noch das 650^t-Schiff vor, es werden jetzt aber schon Schiffe von 1000^t gebaut. Nach den bestehenden Regulierungs-Grundsätzen soll eine Mindesttiefe von 2^m unter dem niedersten Schiffahrts-Wasserstand erreicht werden. Auf die gleiche Tiefe soll zunächst auch die bayerische Donaustrecke gebracht werden (in den Seitenkanälen 2,5^m). Es können dann Schiffe von 1200^t, für die man den ganzen Großschiffahrtsweg ausbauen will, vollbelastet während nahezu $\frac{2}{3}$ des Jahres auch die Donau befahren. Für die Kanalstrecken, die nach den auf anderen Kanälen gemachten Betriebserfahrungen einen muldenförmigen Querschnitt erhalten sollen, ist eine Wassertiefe von 3,6^m bei 38^m Wasserspiegelbreite in Aussicht genommen.

Unter diesen Annahmen über Linienführung und Ausbau sind die Kosten der Wasserstraße, ohne Hafen- und Umschlagsanlagen, sowie ohne die nach einzelnen Städten abzweigenden Stichkanäle auf rd. 650 Mill. M. geschätzt unter Zugrundelegung eines kilometrischen Baukosten-Aufwandes von 607 000 M. für die Mainstrecke, 1 970 000 M. für die Kanalstrecke, 525 000 M. für die Donau, im Durchschnitt also 886 000 M./^{km}. Bauzinsen und Kosten der Entwurfs-Bearbeitung sind hierbei einbegriffen. — (Schluß folgt).

schmückung der Festräume im neuen Rathaus in Wien; Entwürfe für die baukünstlerische Anlage des Platzes vor der Karls-Kirche in Wien; Entwürfe für Brunnenfiguren und kleine Stadtbilder für öffentliche Garten-Anlagen des Wiener Stadtgebietes. Man sieht, es sind eine große Reihe zum Teil brennender Kunstfragen, die der Wiener Künsterschaft in dieser schweren Zeit anregende Arbeit und Mittel zum Durchhalten gewähren sollen. So weit nicht bei geeigneten Aufgaben unmittelbare Aufträge erteilt werden, ist, wie erwähnt, beabsichtigt, den Weg des allgemeinen oder des engeren Wettbewerbes zu beschreiten. —

Der Wettbewerb betr. die Erlangung von Skizzen-Entwürfen für den Bau einer städtischen Entbindungs-Anstalt in Cassel, zu dem die Unterlagen gegen 5 M., die zurück erstattet werden, durch das Stadtbauamt in Cassel, Rathaus, bezogen werden können, betrifft ein Bauwerk, das auf einem Gelände an der Frankfurter-Straße, auf der im umstehenden Lageplan näher bezeichneten Stelle, errichtet werden soll. Dem Beschluß liegt eine Stiftung des Geh. Komm.-Rat Dr.-Ing. Karl Henschel in Cassel im Betrag von 300 000 M. zugrunde. Das Haus soll Raum-

gruppen enthalten für Wöchnerinnen und Säuglinge (50 Betten), für die ärztliche Behandlung, für den Betrieb, für die Verwaltung, für die Wirtschaft und für Wohnzwecke. Diese Raumgruppen sind mit den notwendigen Nebenräumen auszustatten. Bei Aufstellung des Entwurfes sind die Polizeiverordnung über Anlage, Bau und Einrichtung von Kranken-, Heil- und Pflege-Anstalten, sowie von Entbindungs-Anstalten und Säuglingsheimen vom 27. Juli 1914, sowie die baupolizeilichen Bestimmungen von Cassel zu beachten. Der Haupteingang ist von der Frankfurter-Straße aus zu nehmen. Die äußere Gestaltung soll in einfachen Formen gehalten sein und auf die benachbarten Gebäude sowie auf die Umgebung Rücksicht nehmen. Weitere Vorschriften über die künstlerische Gestaltung sind nicht gemacht. Der Einheitssatz des umbauten Raumes ist mit 27 M. für 1 cbm anzunehmen; die Gesamtsumme von 450 000 M. darf nicht überschritten werden. Die Hauptzeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu ein oder zwei Schaubilder. Das Preisgericht ist ermächtigt, neben den durch Preise auszuzeichnenden Entwürfen weitere zwei Entwürfe für je 600 M. anzukaufen. Hinsichtlich der Beschaffung der Ausführungspläne wird in Aussicht genommen, diese durch einen der Preisträger herstellen zu lassen, jedoch behält die Stadt sich die Entscheidung vor.



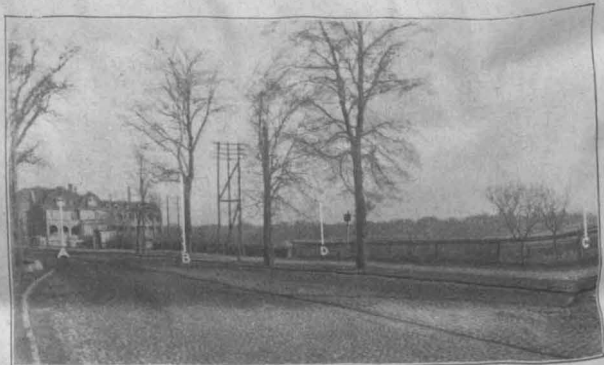
Wir wollen nicht verfehlen, auch in diesem Fall darauf hinzuweisen, daß die Stadt Cassel stets das erfüllt hat, zu dem sie Erwartungen wachgerufen hatte. Die Bearbeitung des technischen Teiles des Entwurfes und die bauliche Ausführung der Entbindungs-Anstalt besorgt das Stadtbauamt. Wir können die Teilnahme an diesem in der jetzigen Zeit doppelt willkommenen Wettbewerb gelegentlich empfehlen.

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Kreuzigungs-Gruppe für den städtischen Friedhof in Trier fiel ein I. Preis dem gemeinsamen Entwurf „Efeuwand“ des Architekten Prof. F. Fuchsenberger und des Bildhauers H. Faulhaber in München zu; ein zweiter I. Preis dem Entwurf „Kriegserinnerung“ des Bildhauers W. S. Resch in München. Ein II. Preis wurde nicht verteilt. Der III. Preis wurde dem Entwurf „Kreuzweg“ des Bildhauers Valentin Kraus in München zuerkannt; drei IV. Preise den Entwürfen „Friede“ von Bildhauer Emil Hofmann in München, „Für uns“ von Bildhauer Joh. G. Lang in Oberammergau und „Gnadenquelle“ von Bildhauer Franz Scheiber in München. Eine lobende Anerkennung fanden Entwürfe von Emil Hofmann, Aug. Schädler, Herm. Selzer, Georg Wallisch mit W. Erb und Valent. Winkler in München, sowie Joh. Mettler, Morbach und Anton Nagel in Trier. Der Wettbewerb war von der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“ in

München erlassen und hatte zum Gegenstand eine monumentale Kreuzigungsgruppe, die vor der Rückseite der Friedhof-Kapelle des städtischen Friedhofes in Trier Aufstellung finden und durch einen architektonischen oder Pflanzen-Hintergrund oder durch eine Verbindung aus beiden die Rückseite der Kapelle verdecken soll.

Wettbewerb betr. Entwürfe zu Gedenkzeichen für gefallene Krieger und zu Erinnerungszeichen an den Wiederaufbau zerstörter Orte und Bauwerke. Zu diesem vom Badischen und Elsaß-Lothringer Kunstgewerbeverein ausgeschriebenen Wettbewerb sind 104 Arbeiten eingelaufen. Das Preisgericht hat zuerkannt: Den I. Preis dem Bildhauer W. Sutkowski in Berlin, den II. Preis dem Bildhauer Lothar Dietz in München, den III. Preis dem Bildhauer Karl Hoffmann in Mainz, drei IV. Preise an Albert Krapp in Mannheim, Architekt Wittke in Stettin, Architekt Zimmerle in Straßburg i. E. und Bildhauer Lipp in Mainz. Angekauft wurden die Arbeiten von Architekt Loubert in Karlsruhe, Robert Hetzel in Münster, Plastiker Ernst Zimmer in München, Architekt Peter in Schillersdorf, Architekt Otto Roth in Karlsruhe, Maler Ad. Krapp in Mannheim und Fr. Noll in Hildesheim.

Wettbewerb betr. den Entwurf für ein Parlamentsgebäude der neuen australischen Bundeshauptstadt Canberra. In Ergänzung der betreffenden Ausführungen in No. 10 möchte ich Ihnen mitteilen, daß die Regierung von Australien, Abteilung für Innere Angelegenheiten, unter dem 9. August 1916 bekannt gegeben hat, daß die Untertanen feindlicher Staaten nicht gewählt werden können. Auch wurde anstelle des deutschen Professors Otto Wagner in Wien ein anderer Preisrichter ernannt. So, wie die ganze



Grundstück für den Neubau der Entbindungsanstalt in Cassel.

Sachlage ist, wird es für jeden Deutschen unmöglich, an dem Wettbewerb teilzunehmen und es ist nicht erst notwendig, die Unterlagen zu fordern und sich die umfangreiche Esperantoschrift übersetzen zu lassen. — V.

Chronik.

Wiederaufbau des Mausoleums der Sultane Osman und Urchan in Brussa. In der ehemaligen Hauptstadt des osmanischen Reiches hat sich ein Komitee gebildet mit dem Ziel des Wiederaufbaues des Mausoleums der Sultane Osman, der Brussa von 1317 an belagerte, und seines Sohnes Urchan, der es 1329 eroberte und zur Residenz des türkischen Reiches machte. Brussa ist berühmt durch die vielen prächtigen, aber völlig zerfallenen Grabmäler und Mausoleen, unter denen sich auch die der ersten sechs Sultane befinden. Mit dem Wiederaufbau der wichtigsten soll nunmehr begonnen werden. Die Stadtvertretung von Brussa bewilligte 1000 Pfund für die Ausarbeitung der Pläne und weitere 2000 Pfund als Beitrag zu den auf 300 000 Pfund veranschlagten Kosten, die auf dem Wege der Sammlung aufgebracht werden sollen.

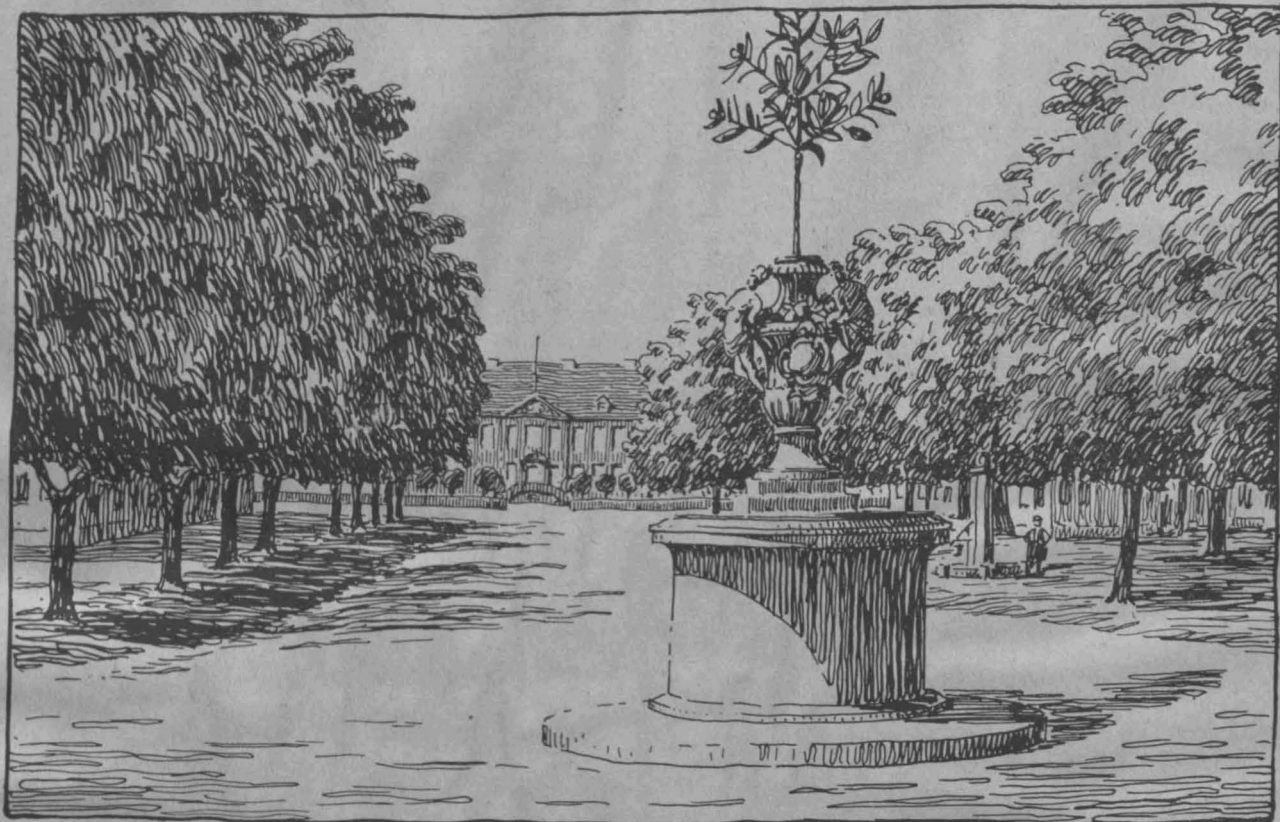
Wiederherstellungsarbeiten an der Papstburg zu Avignon. Wie das „Journal des Débats“ aus Avignon erfährt, sind Wiederherstellungsarbeiten im Inneren der ehemaligen Papstburg bis zu dem bei Beginn der Arbeiten ins Auge gefaßten Abschluß gebracht worden. Während die Kommission zur Erhaltung der geschichtlichen Denkmäler in Frankreich beschlossen hatte, die von den Päpsten bewohnt gewesen Gemächer in ihrem bisherigen Zustand zu belassen, wurde der Architekt Nodet beauftragt, die Räumlichkeiten der päpstlichen Kämmerer in dem Zustand wieder herzustellen, in dem sie im vierzehnten Jahrhundert sich befanden. Dieses Werk, bei dem die geschichtliche Treue bis in Einzelheiten gewahrt wurde, ist jetzt vollendet. Wann die Arbeiten, zu deren Weiterführung die Kammer vor dem Krieg die Mittel bewilligt hatte, wieder aufgenommen werden, wird von der Finanzlage des Landes abhängen.

Inhalt: Der Großschiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau. (Fortsetzung.) — Wettbewerbe. — Chronik.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



RANIENBAUM BEI
DESSAU. SCHLOSS.
PARKSEITE. * PHO-
TOGRAPHIE VON
WILHELM HERR-
MANN IN DESSAU.
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
51. JAHRGANG 1917.
* * * NO. 22. * * *



Blick vom Marktplatz zum Schloß.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. Nº 22. BERLIN, DEN 17. MAERZ 1917.

Oranienbaum.

Von Architekt Jos. Konert in Erfurt. Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 108 und 109.



Oranienbaum im Herzogtum Anhalt, unweit von Dessau und Wörlitz gelegen, gehört zu den wenigen Siedelungen, die ihre regelmäßige Gestaltung dem einheitlichen Willen eines Herrschers verdanken. Gerade gegenwärtig erscheint es besonders angebracht, die Aufmerksamkeit auf diese bewußten,

nach großen Gesichtspunkten angelegten Gründungen zu lenken, da durch die Zerstörungen des Krieges, zum Wiederaufbau von Städten oder zerstörten Ortsteilen oder zur Ansiedelung der invaliden Kriegsteilnehmer die planmäßige Neuanlage von ganzen Ortsteilen notwendig wird. Der Wiederaufbau wird bei vielen Orten durch die vorhandenen Straßen und noch bestehenden Gebäudereste auf die ursprüngliche Form festgelegt sein; bei völlig zerstörten und im früheren Grundplan weniger guten Ortschaften dürfte aber auf Grund eines allgemeinen Umlegungsverfahrens der Aufbau nach künstlerischen und gesundheitlichen Gesichtspunkten doch gerechtfertigt erscheinen.

Viele der älteren planmäßigen Siedelungen wie Karlsruhe, Carlshafen, Crossen usw. sind durch zahlreiche Veröffentlichungen bereits allgemeiner bekannt geworden. Zu den bisher noch weniger bekannten kleineren Anlagen dieser Art dürfte außer der in No. 49 (Jahrg. 1916) dieser Zeitschrift veröffentlichten Siedelung Gnadau der Herrnhuter Brüdergemeine auch die Stadt Oranienbaum gezählt werden. Ihre Entstehung und ihren Namen verdankt die Stadt dem damaligen Fürsten Joh. Georg II., der gegen Ende des 17. Jahrhunderts hier ein Residenzschloß errichten ließ und dem Ort, zu Ehren seiner

Gemahlin Henriette Katharina, einer Prinzessin von Oranien, den Namen Oranienbaum verlieh. Auf dem großen, mit Linden bepflanzten Marktplatz des Ortes befindet sich heute noch das Wahrzeichen desselben, eine Vase mit einem kunstvoll in Eisen getriebenen Orangenbaum.

Ueber die Gründung des Städtchens berichtet die Geschichte über Anhalts Kunst- und Baudenkmäler kurz Folgendes:

Das Städtchen Oranienbaum im Herzogtum Anhalt erhebt sich auf der Stätte des ehemaligen Dorfes Nischwitz, welches urkundlich 1177 zum ersten Mal genannt wird. Die Lebensfähigkeit des Ortes scheint jedoch bald wieder erloschen zu sein, denn im Landbuch von 1549 wird nur noch der wüsten Kirche gedacht, und der zum Ort gehörige Acker wurde, zu meist an das Nachbardorf Goltewitz, ausgeliehen. Wann das Dorf wieder erstand, ist nicht gewiß, wir erfahren nur, daß die Fürstin Agnes, Joh. Kasimirs erste Gemahlin (gest. 1650), sich hier ein Haus bauen ließ, das mit Wällen und Gräben versehen war. Da

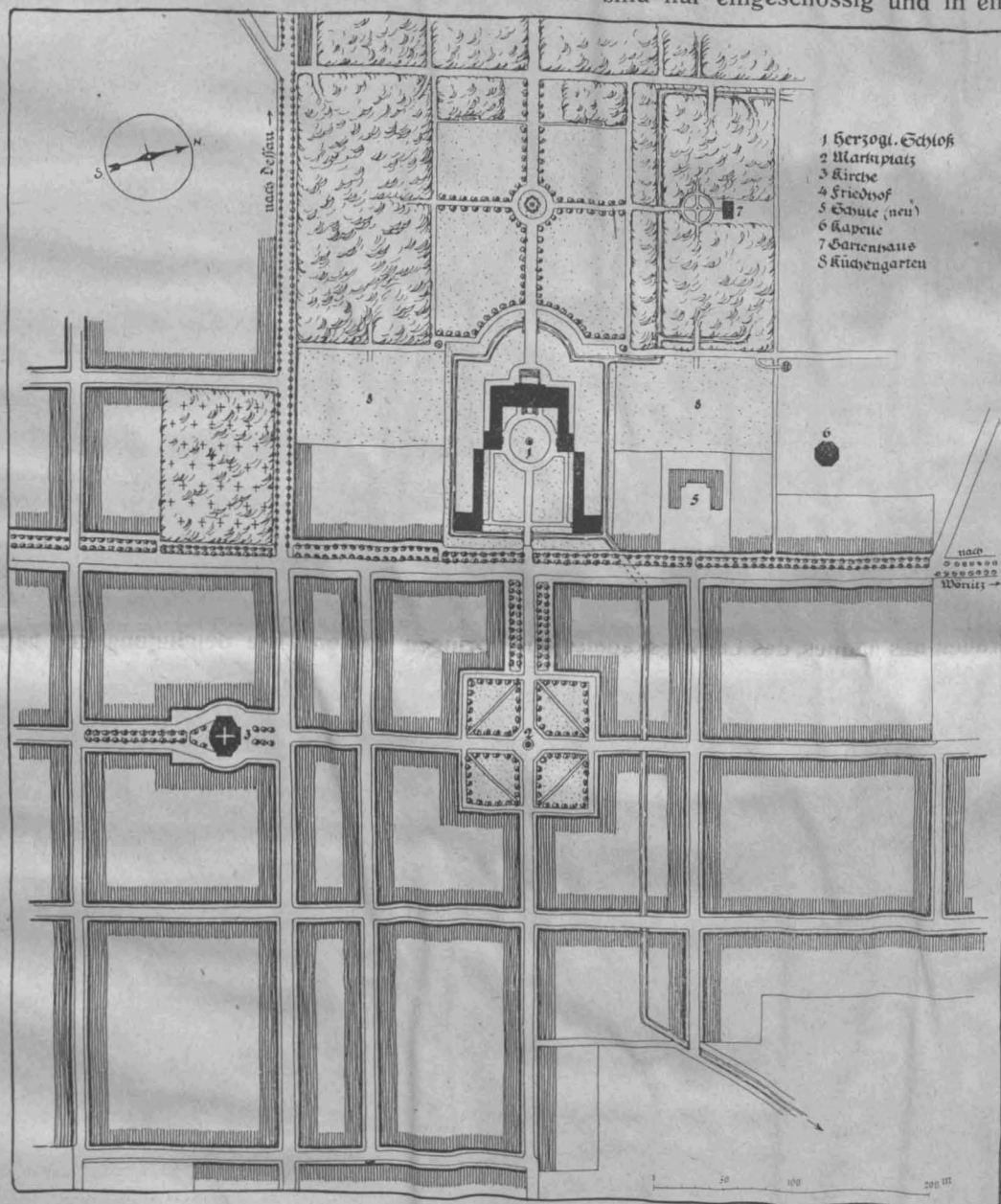


Förster-Straße.

aber 1676 eine neue Kirche geweiht und ein eigener Geistlicher an ihr angestellt wurde, und später bei der Anlage der Stadt alle dem aufgestellten Plan hinderlichen Gebäude abgebrochen und ihre Besitzer entschädigt wurden, so ergibt sich, daß vor der Erbauung des Schlosses 1683 sich an der alten Stelle wieder eine neue Siedelung entwickelt hatte.

Die heutige Stadt entstand und erhielt ihren Namen im Gefolge des Schloßbaues, den die Fürstin Henriette Katharina, geb. Prinzessin von Oranien, seit 1659 Gemahlin des Fürsten Joh. Georg II., durch die anmutige Lage des Ortes veranlaßt, seit 1683 aufführen ließ. Der Bau, von einem Park umgeben, war 1698 vollendet. Als Baumeister war vermutlich Cornelius

sollte. Der ältere Teil hingegen weist durchweg eine geschlossene Bebauung auf. Der Grundplan läßt infolge seiner regelmäßigen und groß gedachten Gestaltung einen entsprechend bedeutenden Aufbau vermuten, in Wirklichkeit aber ist die ganze Anlage äußerst flach und bescheiden gehalten. Der Marktplatz, dessen Ausdehnung genau 100 m im Geviert beträgt, bildet den eigentlichen Mittelpunkt. Zu der Achse desselben, in westlicher Richtung, liegt das Schloß, das in schlichter Größe seine niedrigen Flügelbauten gegen die Straße ausstreckt. Den Abschluß in südlicher Richtung bildet die auf einem ovalen Grundriß errichtete Kirche. Die meisten Wohnhäuser sind nur eingeschossig und in einfachster



Ryckwärts tätig, der zu gleicher Zeit den Zerbster Schloßbau begann.

Die Anlage der Stadt wurde nach einheitlichem Plan durchgeführt, dem die Anbauenden sich fügen mußten. Es entstanden breite, im rechten Winkel sich schneidende Straßen, und das Stadtbild gewann ein dem holländischen Charakter gleiches Gepräge. Der hier abgebildete Grundplan zeigt den heutigen Bestand des ursprünglichen Teiles der Siedelung. Die in neuester Zeit entstandene Erweiterung ist hauptsächlich nach Südwesten in der Richtung zum Bahnhof erfolgt. Leider reiht sich dieser neuere Teil dem älteren nicht ebenbürtig an, denn es sind hier größtenteils kleine frei stehende Häuschen errichtet, wie man sie eigentlich heute nicht mehr erwarten

Weise aufgeführt, nur die Häuser am Marktplatz und die an der Verbindungsstraße zum Schloß bilden eine Ausnahme, letztere sind zweigeschossig und haben durch leichte architektonische Gliederung eine stärkere Betonung erhalten, wofür ihre Besitzer von der damaligen Fürstin mit einer entsprechenden Geldsumme unterstützt wurden.

Diese bescheidene, nach einheitlichem Willen errichtete Siedelung stellt ein gutes Beispiel dar, daß auf einem regelmäßigen und weiträumig angelegten Grundplan sich auch ein befriedigender Aufbau mit bescheidenen Mitteln erreichen läßt. Gerade nach dem Krieg gilt es, mit der früheren preußischen Sparsamkeit und Schlichtheit wieder aufzurichten, was der Krieg zerstört hat. —

Ein Großschiffahrtsweg zwischen Rhein und Donau.

Die Kanalvorlage der bayerischen Regierung. (Schluß.)



Bei einem Baukosten - Aufwand von 650 Mill. M. sind für die Verzinsung und Tilgung bei einem Satz von 5 % 32,5 Mill. M. erforderlich. Dazu kommen die Betriebs- und Unterhaltungskosten, die bei 5 Mill. ¹ Jahresverkehr auf 7,5, bei 10 Mill. ¹ auf 7,9 Mill. M. jährlich geschätzt werden. An besonderen Kosten für Treidelei kommen dazu dann noch 1,24 oder 1,95 Mill. M., sodaß sich der jährliche Aufwand auf 41,24 oder 42,35 Mill. M. berechnet. Diesen Ausgaben werden aus Befahrungs-Gebühren und Treidelei entsprechende Einnahmen von 17,41 und 41,12 Mill. M. gegenüber gestellt, d. h. bei einem Jahresverkehr von 10 Mill. ¹ würden unter Einrechnung von Sonder - Einnahmen aus Kraftgewinnung usw. die Einnahmen die Ausgaben gerade decken. Dabei sind allerdings Befahrungs-Gebühren voraus gesetzt, die im Verhältnis zu den aufgewendeten Baukosten zu 0,8 Pfg. für Massen- und 1,6 Pfg. für Kaufmannsgüter auf dem kanalisiertem Main und dem neuen Kanal, auf 0,2 und 0,4 Pfg. auf der freien Donau-Strecke von Saal bis Passau bemessen sind. Die Denkschrift gibt selbst zu, daß diese Gebühren für die Heranziehung eines entsprechenden Verkehrs und für den Wettbewerb mit den Eisenbahnen zu hoch seien. Einnahme und Ausgabe können sich auf lange Zeit also nur decken, wenn von vorn herein mit größeren verlorenen Zuschüssen zum Anlage-Kapital gerechnet werden darf, sodaß dann die Gebühren entsprechend herab gesetzt werden könnten.

Bezüglich des zunächst zu erwartenden Verkehrs macht die Denkschrift die folgenden Annahmen: Bisher wurden i. J. 1913, also noch vor dem Krieg rd. 1,22 Mill. ¹ auf den bestehenden bayerischen Wasserstraßen des Maines, des Ludwigskanals und der Donau befördert. Außerdem wird ein Uebergang von etwa 3,5 Mill. ¹ auf den neuen Großschiffahrtsweg erwartet, davon 2,3 Mill. ¹ aus dem Verkehr von Nordwest-Deutschland mit Bayern, der Rest aus dem Verkehr mit Oesterreich - Ungarn und den Balkan-Ländern. Das ergibt einen Anfangsverkehr von 5 Mill. ¹, eine bescheidene Zahl im Vergleich mit anderen Stromgebieten. So betrug der Jahresverkehr auf dem Rhein vor dem Krieg 66 Mill. ¹, der Elbe 20, der Oder 11, der außerdeutschen Donau ebenfalls 11 Mill. ¹ (ohne den unmittelbar zur See gehenden Verkehr). Nun hat sich aber auf diesen Stromgebieten der Verkehr in den letzten 10 Jahren verdoppelt, mit einem entsprechenden späteren Zuwachs dürfte also auch die neue Wasserstraße wohl rechnen.

Die Denkschrift erörtert dann noch kurz die Nachteile, die den bayerischen Eisenbahnen aus der Entziehung eines gewissen Teiles ihres Verkehrs zunächst unzweifelhaft erwachsen werden. Aus dem natürlichen Verkehrszuwachs und aus der erfahrungsgemäß auf jedem neuen Wasserweg durch Hebung

des Verkehrsbedürfnisses auch für die Eisenbahnen sich ergebenden besonderen Verkehrs-Steigerung ist aber ein allmählicher Ausgleich zu erwarten. Demgegenüber stehen außerdem die allgemeinen Vorteile, die der Volkswirtschaft des ganzen Landes erwachsen. Diese, soweit sie lediglich in Fracht-Ersparnissen ihren Ausdruck finden; schätzt die Denkschrift bei 5 Mill. ¹ Verkehr auf 6, bei 10 Mill. ¹ Verkehr auf rd. 18 Mill. M. jährlich.

Es wird an einen Ausbau der Main-Donau-Wasser-Straße im Wege eines gemischt - wirtschaftlichen Unternehmens gedacht, an die Bildung eines Main-Donau-Stromverbandes, der gemeinsam die Kosten für die Bearbeitung des Entwurfs und den Bau aufzubringen, die Verzinsung und Tilgung des Anlage-Kapitales zu gewährleisten und durch einen besonderen Strombeirat bei den einschlägigen Fragen mitzuwirken hätte. Bezüglich der Kosten für die Herstellung der baureifen Entwürfe nimmt die Vorlage an, daß das Reich und die beteiligten Kreise, Städte und industriellen Unternehmungen 3 Mill. M., der bayerische Staat den Rest von 2 Mill. M. aufzubringen haben werden. Ueber die gedachte Verteilung der Baukosten enthält die Vorlage keinen Anhalt, auch haben die Verhandlungen im Finanz-Ausschuß der bayerischen Abgeordneten-Kammer und in dieser selbst darüber keinen Aufschluß gebracht. Doch hat in einer im Rathaus zu Frankfurt a. M. am 12. Februar d. J. abgehaltenen Besprechung von Interessenten-Gruppen, an der auch Vertreter der bayerischen Regierung teilnahmen, der bayer. Abgeordnete Held, der als Berichterstatter in der bayerischen Kammer für diese Frage auftrat, die unwidersprochene Mitteilung gemacht, daß von den Kosten Bayern und das Reich zus. 300 Mill. M., die am neuen Großschiffahrtsweg liegenden Städte 100 Mill. M. und die beteiligten Industrien am Rhein, Main und Donau den Rest aufbringen sollten. Die Beteiligung der bayerischen Städte ist bereits sicher gestellt, auch aus den Kreisen der rheinischen Interessenten sind bereits Beihilfen in Aussicht gestellt; mit dem Reich sind Verhandlungen durch die bayerische Regierung eingeleitet.

In den Entwurf zum diesjährigen Reichshaushalt konnte ein Betrag allerdings nicht mehr eingesetzt werden. Doch hat der Haushaltsausschuß bei Vorberatung desselben in seiner Sitzung am 6. März bereits beschlossen, daß bis zur 3. Lesung 700 000 M. als erster Anteil zu den vom Reich zu tragenden Planungskosten von 2 Mill. M. einzusetzen seien. Es steht zu hoffen, daß sich Plenum und Regierung diesem Beschluß anschließen. Dann ist aber der erste grundsätzliche Schritt getan, der dieses große, für Bayern und das ganze Deutschland wichtige Unternehmen, seiner Verwirklichung näher bringt. Zu seinem vollen Gelingen bedarf es allerdings auch der Mitwirkung Oesterreich-Ungarns und der übrigen Donauländer, um den Strom auf seiner ganzen Länge in den Zustand zu versetzen, der den Bedürfnissen der Großschiffahrt voll entspricht. —

Fr. E.

Vermischtes.

Das Stimmrecht der höheren technischen Beamten in bayerischen Städten. Vor längerer Zeit haben die Kollegen einer größeren Stadt im nördlichen Bayern ihrem Stadtbaurat in der Frage eines Schulhaus-Neubaus ein Stimmrecht verweigert, auf das dieser Anspruch zu haben glaubte. Gegen den Beschluß erhob der Stadtbaurat daher Beschwerde bei der Kreisregierung, die jedoch seinen Anträgen nicht entsprach. Der darauf erhobene Einspruch zum kgl. Verwaltungs-Gerichtshof hatte den Erfolg, daß dieser höchste bayer. Gerichtshof dem Stadtbaurat das volle Stimmrecht zuerkannte. Es wäre für weitere fachliche Kreise nicht ohne Interesse, den Fall an sich und die Entscheidungsgründe des Verwaltungs-Gerichtshofes kennen zu lernen. Auf der anderen Seite darf man den städtischen Baubeamten dazu beglückwünschen, daß es seiner Tatkraft und Ausdauer gelungen ist, die ihm zu-

kommenden Rechte zu wahren und damit das Standes-ansehen zu erhalten und zu fördern. —

Erhaltung der Kunstdenkmäler in Hameln. Aus der Stadt des Rattenfänger, aus Hameln an der Weser, kommt die erfreuliche Kunde, daß eines der größten und schönsten Werke der deutschen Spätrenaissance, das aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts stammende Hochzeits-haus an der Oster-Straße, in den Besitz der Stadt übergegangen sei und von dieser als Kunstdenkmal erhalten werde. Das Hochzeitshaus, das schon seit längerer Zeit von städtischen Aemtern benutzt wird und schon seit längerer Zeit auch den Schutz der Stadt Hameln genießt, ist ein großes, dreigeschossiges Gebäude auf rechteckigem Grundriß, mit zwei schönen Stirngiebeln und drei kleinen Giebeln an der Haupt-Straße der Stadt. Es beherrscht den einen Endpunkt dieser Straße, in die es stark vortritt, während am anderen Endpunkt das zu Beginn des 17. Jahrh.

erbaute schöne Rattenfängerhaus steht, von dem vor einiger Zeit beunruhigende Nachrichten umliefen. Es hieß, es solle abgebrochen und in das Germanische Museum in Nürnberg übertragen werden, dem es gleich anderen Museen zum Kauf angeboten worden sei. Wie es scheint, hat sich aber auch hier die Stadt Hameln im Verein mit der Provinz und dem Staat mit Erfolg um die Erhaltung an Ort und Stelle durch Erwerb in das städtische Eigentum bemüht, sodaß zwei der bedeutendsten Denkmäler Hamelns und der Oster-Straße in ihrem Bestand gesichert sein dürften. Die Oster-Straße, leider schon von vielen schlechten Bauten durchsetzt, enthält gleichwohl noch eine Reihe bedeutsamer Werke aus der deutschen Vergangenheit, wie den Rattenkrug, das Museum, das neben ihm stehende Fachwerkhaus usw., die zu erhalten eine ernste Pflicht der Stadtverwaltung ist und auch als solche von der Stadt empfunden wird. —



Schloßeingang. Parkseite. Photographie von Wilhelm Herrmann in Dessau.
Oranienbaum. Von Architekt Jos. Konert in Erfurt.

Wiederaufbau in Görz und Tirol. Am 1. Februar hat Kaiser Karl von Oesterreich Huldigungs-Abordnungen der österreichischen Kronländer aus Anlaß seiner Thronbesteigung empfangen. Bei diesem Anlaß wurden über

die Grafschaften Görz und Gradisca, sowie Tirol sehr bedeutsame Worte gesprochen. Der Vertreter des Görzer Landes sprach dem Kaiser die Bitte aus, seine hochherzige Fürsorge dem Lande zuteil werden zu lassen, damit es nach den schweren Prüfungen des Krieges aus den Ruinen der zerstörten Städte und Ortschaften in neuer Blüte wieder auflebe. Der Kaiser erwiderte, er sehne den Zeitpunkt herbei, in dem es ihm vergönnt sei, die schöne Stadt Görz und das von der Natur so reich begnadete Land, diesen unseren kostbaren Besitz zu neuem Leben zu erwecken.

Der Vertreter der gefürsteten Grafschaft Tirol wies darauf hin, daß der Feind im Süden es besonders auf das Land Tirol abgesehen habe,

Zum 70. Geburtstag von C. v. Bach.



is ist in unserer schnellebigen und, wie man meinen sollte, auch schnell abnutzenden Zeit eine zunächst auffällig erscheinende Tatsache, daß sie sich vor früheren Zeiten auszeichnet durch den Reichtum an Männern höheren Alters, die nicht nur dank ihrer reichen Erfahrung ihren Platz behaupten und ausfüllen, die sich vielmehr auch volle Tat- und Schaffenskraft bewahrt haben, die noch aufnahmefähig sind für alles Neue, ja selbst berufen, auf neuen Wegen Führer zu sein. Es erklärt sich das wohl aus dem Gesetz von der Wirkung und Gegenwirkung, aus dem Umstand, daß gesteigerte Anforderungen auch erhöhte Leistungen hervorrufen, daß mit wachsendem Druck, innerhalb gewisser Grenzen, auch der elastische Widerstand wächst. Zu den Männern dieser Art gehört C. v. Bach, dessen Name als eines bahnbrechenden Forschers, vor allem auf dem Gebiete der Kenntnis der Festigkeits-Eigenschaften der Baustoffe und ihrer Gesetze, aus seinen zahlreichen wissenschaftlichen Veröffentlichungen — die, soweit sie nicht in Buchform erschienen sind, seit Anfang der achtziger Jahre vorigen Jahrhunderts fast jeden Jahrgang der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ zieren — wohl jedem deutschen Ingenieur bekannt geworden ist.

Staatsrat Dr.-Ing. h. c. Carl Julius v. Bach, ordentl. Professor der Maschinenlehre an der technischen Hochschule zu Stuttgart, wurde am 8. März 1847 zu Stollberg

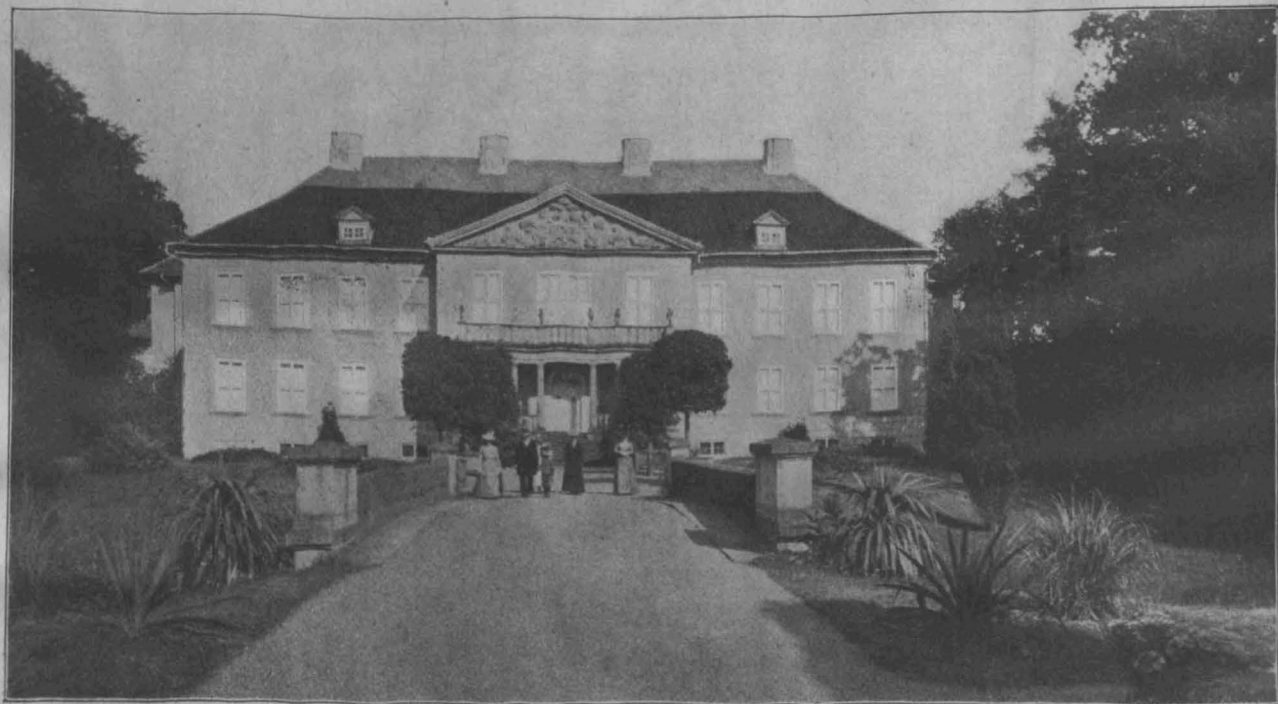
im sächs. Erzgebirge geboren. Seine fachliche Vorbildung erhielt er auf den techn. Staatslehranstalten zu Chemnitz und den Polytechniken zu Dresden und Karlsruhe. Von 1868—1872 wirkte er als Assistent und Dozent am Polytechnikum zu Stuttgart mit einer durch seine Teilnahme am Feldzug 1870—71 bedingten Unterbrechung. Dann wandte er sich praktischer Tätigkeit zu, lernte den Fabrik-Betrieb von unten auf, zunächst als einfacher Arbeiter, kennen, um sich zum Ingenieur und späteren Fabrik-Direktor aufzuschwingen. Dieser Lehrzeit verdankt er jedenfalls seinen klaren Blick für die Bedürfnisse der Praxis, seine Neigung und sein Verständnis für wirtschaftliche und soziale Fragen, seine stets nachdrücklich vertretene und den Studierenden gegenüber oft betonte Ansicht, daß gerade der Ingenieur berufen sei, hier mit zu arbeiten und fördernd einzugreifen.

Am 1. Oktober 1878 folgte er dann einem Ruf als ordentl. Professor des Maschinen-Ingenieurwesens an die Technische Hochschule zu Stuttgart, der er trotz verschiedener Angebote eines Lehrstuhles in Zürich, Wien und Berlin bis heute treu geblieben ist. Als trefflicher Lehrer, als Organisator des technischen Unterrichtes seines engeren Fachgebietes, als Schöpfer und Leiter des Ingenieur-Laboratoriums für die Zwecke des Maschinenbaues, zu dem er den Grund sofort nach seinem Eintritt legte, als Begründer und Vorsteher der mit diesem seit 1907 in zweckentsprechendem, gut ausgestatteten Bau vereinigten Materialprüfungs-Anstalt hat er für die Ent-

(Fortsetzung Seite 110.)

„um dieses herrliche Juwel aus der Krone der Habsburger heraus zu brechen“. Der Kaiser erwiderte, seine väterliche Liebe bleibe für alle Zukunft dem Lande Tirol geweiht, das „so wie jetzt auf immerdar ungeteilt mit Meiner Krone vereinigt sein wird“. Es werde seine eifrigste Sorge sein, daß die Wunden, die dieses beispiellose Ringen der Heimat geschlagen, in glücklichen Friedensjahren zur baldigen vollen Heilung gelangen. Die Kunstfreunde werden mit der größten Freude die Festigkeit in

Künstlerfamilie geboren, genoß er die Grundlagen seiner allgemein-wissenschaftlichen Ausbildung auch hier und machte seine fachlichen Studien an der damaligen Bauakademie zu Berlin. Nach Ablegung der üblichen Examina habilitierte er sich im Jahre 1877 an der Technischen Hochschule zu Berlin als Privatdozent für „architektonisches Entwerfen von Hochbauten“, war Assistent bei Friedrich Adler und Ed. Jacobsthal und wurde 1886 zum etatmäßig angestellten Lehrer der Baukunst an dieser



Parkseite des Schlosses. Photographie von Wilhelm Herrmann in Dessau.



Stadtseite des Schlosses. Photographie von Wilhelm Herrmann in Dessau.
Oranienbaum. Von Architekt Jos. Konert in Erfurt.

den Wechselreden wahrgenommen haben, mit der der Besitz von Länderteilen der österreichischen Reichshälfte verteidigt wird, die seit Jahrhunderten durch geschichtliche und künstlerische Beziehungen mit dem Lande eng verbunden sind. Möge auch hier aus den Ruinen bald neues Leben erblühen. —

Zum siebenzigsten Geburtstag von Fritz Wolff. Am 15. März feierte der Architekt und Professor an der Technischen Hochschule Berlin, Geh. Brt. Fritz Wolff, seinen siebenzigsten Geburtstag. Am 15. März 1847 in Berlin in einer

Hochschule ernannt, deren Architektur-Abteilung er bis heute angehört. Die Anstellung fand statt, als Hermann Ende und Johannes Otzen, die an der Technischen Hochschule wirkten, zu Leitern des Meister-Ateliers an der akademischen Hochschule für die bildenden Künste in Berlin berufen wurden. Zu den Lehrfächern, die Wolff aus dem Gebiet der Hochbaukunde lehrte, traten im Lauf der Zeit noch Skizzier-Uebungen von ausgewählten Aufgaben dieses Gebietes. Von seinen größeren Ausführungen seien genannt die neue Packhof-Anlage an der Spree beim Lehrter

Bahnhof in Berlin, die er zusammen mit Hermann Keller auch herausgegeben hat. Ferner stammte von ihm das einstige Pergamon-Museum, das wir im Jahrgang 1907 S. 117 unserer Zeitung veröffentlichten und das als einer der besten Bauten unter den deutschen Museen bezeichnet werden mußte. Die Anwartschaft zu diesem Bau hatte er sich durch einen siegreichen Wettbewerbs-Entwurf für die Bebauung der Museums-Insel (Deutsche Bauzeitung, Jahrgang 1884 Nr. 36 ff.) erworben. Das bemerkenswerte Gebäude hat ein unverdientes Schicksal gehabt: es wurde wieder abgetragen, nachdem der stolze Besitz des pergamenischen Altars einige Jahre in ihm gezeigt worden war. Die unter seiner Leitung gefertigten Entwürfe an der Hochschule, Arbeiten im Stil der Antike und der Renaissance, sind 1889 in Berlin erschienen. Bei der Feier des 200jährigen Jubiläums des Königsreiches Preußen hielt er 1901 in seiner Eigenschaft als Rektor an der Hochschule eine Rede über „Berlin, die Stadt der Hohenzollern“, die auch gedruckt erschien. Aus Anlaß der Enthüllung einer Büste von Hermann Spielberg im Lichthof der Technischen Hochschule feierte er in einer Rede diesen Lehrer der Baukunst in der ihm eigenen scharfsinnigen Weise. Wolff ist Mitglied der Akademie des Bauwesens zu Berlin. —

Tote.

Karl Frey †. Am 11. März 1917 starb in Berlin im 60. Lebensjahr der Professor der neueren Kunstgeschichte an der Universität Berlin, Geheimer Regierungsrat Karl Frey, ein ausgezeichnete Vertreter der deutschen Kunstwissenschaft. Frey war der Nachfolger auf dem Lehrstuhl von Hermann Grimm; als dieser am 16. Juni 1901 starb, wurde Frey als sein begabtester Schüler an seine Stelle berufen und hat somit an der Universität, ausgezeichnet durch eine hervorragende rednerische Gabe und durch besondere Lehrbefähigung, 16 Jahr gewirkt. In weiteren Kreisen ist Frey bekannt geworden durch eine groß angelegte Veröffentlichung „Michelangelo Buonarroti, sein Leben und seine Werke“, von dem der 1. Band über Michelangelo's Jugendjahre 1907 erschien, das aber eine Vollendung nicht erfahren hat. Parallel damit läuft ein Ergänzungsband mit Quellen und Forschungen zur Geschichte und Kunst des Michelangelo. Auch die Briefe des großen italienischen Meisters und seine Handzeichnungen hat Frey in sorgfältiger Arbeit herausgegeben. Mit diesen Arbeiten folgte Frey seinem Lehrer Hermann Grimm, der in den Jahren 1860—1863 in Hannover ein zweibändiges Werk über „Leben Michelangelos“ als sein Hauptwerk herausgegeben hatte, das die 10. Auf-

lage längst überschritten hat. Frey nennt diesen Versuch, das Leben des Michelangelo im Zusammenhang des gesamten geschichtlichen Lebens im Cinque cento zu begreifen, „wohl das glänzendste, in der Charakteristik wie in der Darstellung unübertroffene Kulturbild von dem Zeitalter des großen Mannes“, den seine Zeitgenossen einen „Terribile“ nannten. Frey's Werk über Michelangelo trat an die Seite des 1900 erschienenen Werkes von Karl Justi: „Michelangelo, Beiträge zur Erklärung der Werke und des Menschen“, sowie von Henry Thode's Arbeit „Michelangelo und das Ende der Renaissance“, die 1903—1904 in Berlin erschien. Nach Frey's Ansicht ergänzen alle diese Werke einander. Es verdient bemerkt zu werden, daß Frey auch dem Architekten Michelangelo gerecht zu werden versucht, so, wenn er eine Genesis der medicaischen Grabkapelle und ihrer Denkmäler in Florenz zu geben versucht, oder wenn er sich mit dem Palazzo Medici in Florenz beschäftigt. Stark war auch der Eindruck Roms auf Michelangelo und seinen Bildungsgang. „Die Trümmervelt der Città morta, die Rom in sich schloß, gewährte aber nicht allein die Kunst, nach der sich Michelangelo sehnte, bodenständig, in unbestrittener Vollendung und Fülle, sondern sorgte auch dafür, daß sein Schaffensdrang nicht auf Abwege geriet.“ Auf diesem Boden entwickelte sich der Architekt Michelangelo, der Beteiligte am Bau von St. Peter, der Schöpfer des Palazzo Farnese, der Capella Sistina, die ebenso viel Architektonisches wie Malerisches enthält. Frey meint, „die Bauten und Ornamente Roms haben Michelangelo von selbst zum Studium, d. h. zum Nachzeichnen, vielleicht auch zum Nachmessen, veranlaßt. Und wenn der Meister sich bereits zur Zeit der Sixtina-Malerei so vertraut mit der architektonischen Formenlehre und den Proportionen erwiesen hat, so setzt das eine längere Übung voraus, besonders in praktisch-technischer Hinsicht, die Michelangelo seiner Gewohnheit gemäß wieder still und ohne Aufheben vorgenommen hat.“ In dieser Weise behandelte Frey das Architektonische in der Kunst des Meisters. Wenn man daneben das liest, was er z. B. über Roms Bedeutung in der Gegenwart geschrieben hat, dann empfindet man tiefer als sonst den schmerzlichen Verlust, der uns durch den Heimgang des Gelehrten betroffen hat. Auch mit einer Herausgabe der Werke des Giorgio Vasari war Frey beschäftigt; aber auch diese Arbeiten sind nicht zum Abschluß gelangt. Vielleicht vollendet einer seiner Schüler, was der große Gelehrte unvollendet hinterlassen mußte. — H.

Professor Hermann Steindorff in Nürnberg †. In Nürnberg starb in der Frühe des 7. März im Alter von 75 Jahren der hauptsächlich durch seine Tätigkeit im Kirchenbau in

wicklung der Stuttgarter Hochschule und des Hochschul-Unterrichtes überhaupt Hervorragendes geleistet. Durch seine eigenen, bahnbrechenden Forscherarbeiten auf dem Gebiet der Elastizität und Festigkeit hat er viel zur Förderung unserer Erkenntnis beigetragen, manches bis dahin noch dunkle Problem aufgeklärt und dem planenden Ingenieur die sicheren Grundlagen geschaffen für die richtige Bemessung und Bewertung seiner Konstruktionen. Es sei hier nur erinnert an die sichere Festlegung des Begriffes der Formänderungs-Koeffizienten, an seine Untersuchungen des elastischen Verhaltens von Baustoffen, bei welchen Spannungen und Dehnungen nicht proportional verlaufen (Gußeisen, Stein, Beton), an seine wertvollen Versuche mit Kesselblechen, Nietverbindungen, Lager-Konstruktionen, Formeisen, Platten, die z. T. zur Festlegung neuer Sicherheits-Bestimmungen oder zu neuen, einfachen Rechnungs-Methoden führten.

Als eine der ersten hat die Stuttgarter Anstalt umfangreiche Versuche mit Beton und Eisenbeton aufgenommen und zuerst mit privaten Mitteln, dann mit Unterstützung der „Jubiläums-Stiftung der deutschen Industrie“ und zuletzt für den „Deutschen Ausschuß für Eisenbeton“ durchgeführt, die unsere Anschauungen über diesen neuen Baustoff wesentlich geklärt haben. Klassisch in ihrer Sorgfalt und Klarheit der Darstellung bei knappster Fassung, in ihrer Auswertung der Versuchs-Ergebnisse bei genauer Festlegung der Grenzen ihrer Gültigkeit sind die Berichte über alle diese Versuche. Das gilt überhaupt von den zahlreichen Veröffentlichungen v. Bach's, von denen naturgemäß ein großer Teil das engere Gebiet des Maschinenbaues betrifft. Von diesen, die hier im Uebrigen unerörtert bleiben sollen, haben verschiedene, so vor allem sein Werk über „Maschinen-Elemente“, eine vielfache Auflage erlebt. Als ein epochemachendes Werk aber ist hier seine „Elastizität und Festigkeit“ hervor zu heben, die 1889 in erster, 1911 in sechster Auflage erschienen ist*) und nach der Absicht des Verfassers die für die Technik wichtigsten Sätze dieses Gebietes und

deren erfahrungsmäßige Grundlagen umfassen soll. Der Verfasser hat hier eine ganz neue Behandlung des Stoffes gewählt, die sich frei hält von allen rein spekulativen Untersuchungen, immer den Versuch in den Vordergrund stellt, den Leser diesen gewissermaßen mit erleben läßt und theoretische Entwicklungen nur so weit bringt, als diese notwendig sind, um die Versuchs-Ergebnisse in eine für die praktische Verwertung brauchbare Form zu kleiden. Dieser Gedanke ist durch alle Auflagen des Werkes festgehalten, das so eine vollkommene Uebersicht über die wichtigsten Ergebnisse des Versuchswesens bis in die neueste Zeit bringt, von denen ein nicht kleiner Teil gewonnen ist durch die eigenen Forschungen des Verfassers.

Was v. Bach neben seiner Lehrtätigkeit und den damit zusammenhängenden Ämtern für die Praxis, Wissenschaft und das Ansehen unseres Faches durch seinen Beirat, durch Wort und Schrift, durch seine Mitarbeit in zahlreichen Ausschüssen des „Vereins Deutscher Ingenieure“ und anderer technischer Verbände und außer diesen, allein schon eine volle Manneskraft erfordernden Arbeiten, auch noch für die Allgemeinheit geleistet hat, kann hier nur gestreift werden.

An allgemeiner Anerkennung und an Ehrungen aller Art hat es ihm nicht gefehlt. Im Jahr 1894 verlieh ihm der „Verein Deutscher Ingenieure“ die goldene Grashof-Denkünze und später die Ehren-Mitgliedschaft, er wurde in das Kuratorium der physikalisch-technischen Reichsanstalt berufen, 1903 ernannte ihn die Technische Hochschule Berlin zum Doktor-Ingenieur ehrenhalber und im Jahre 1911 entsandte ihn die Technische Hochschule zu Stuttgart als ihren Vertreter in die württemb. I. Kammer. Bei allen Ehrungen aber ist v. Bach seinem einfachen, geraden, schlichten Wesen getreu geblieben, dabei aber heute noch eine Kampfnatur, stets bereit mit Nachdruck, wenn es sein muß auch mit Schärfe, für das als richtig Erkannte einzutreten. Möge er der Wissenschaft und Technik als ein Förderer und Führer noch lange erhalten bleiben! —

Fr. E.

No. 22.

*) Vergl. die eingehende Besprechung „Deutsche Bauztg.“ 1912, S. 846.

weiteren Kreisen bekannt gewordene Architekt Professor Hermann Steindorff, der 31 Jahre lang, von 1877—1908, ein Lehrfach für mittelalterliche Baukunst und Formenlehre an der kgl. Kunstgewerbeschule in Nürnberg bekleidete. Von seiner Tätigkeit als ausführender Architekt zeugen zahlreiche Kirchenbauten, hauptsächlich in Bayern. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb um Preise der Stadt Wien für hervorragende Neubauten des Gemeindegebietes. Der Bürgermeister von Wien hat auf Grund des Vorschlages des für die Preiszuerkennung von künstlerisch, technisch und hygienisch hervorragenden Bauten im Gemeindegebiet von Wien eingesetzten Preisgerichtes dem Entwurf für den Bau eines Landwehrtruppenspitals, 13. Bez., Heinrich Collin-Straße (Eigentümer Firma Ingenieur Karl Stigler und Alois Rous; Architekten Hermann Aichinger und Heinrich Schmid), einen Preis von 2000 K., dem Entwurf, 3. Bezirk, Schwarzenberg-Platz 5 (Eigentümer Dr. Bruno Pollak v. Parnau; Architekt Oberbaurat Ernst v. Gotthilf), und dem Entwurf, 15. Bezirk, John-Straße 56-58 (Eigentümer Bau- und Wohnungsgenossenschaft „Heimat“, G. m. b. H.; Arch. Robert Kalesa), je einen Preis von 1000 K. zuerkannt. —

Literatur.

Das Aufnehmen von Architekturen. Eine allgemeine Uebersicht über das Aufnehmen von Architekturen und die Hilfsmittel, im Zusammenhang mit der Entwicklung und Darstellung der Architektur im Bilde der Geschichte. Von Karl Staatsmann, Regierungs-Baumeister und Professor. 2 Teile. I. Teil: Das Vermessen und Darstellen von Architekturen. Mit 175 Abbildungen. Pr. 7,50 M. II. Teil: Geschichte des Aufnehmens von Architekturen, zugleich eine Geschichte der Architekturwandlung. Mit 30 Abbildungen. Pr. 9 M. Leipzig. 1910. Konrad Grethleins Verlag. —

Schon vor längerer Zeit ist ein Werk erschienen, dessen Inhalt im Lauf der Jahre seinen vollen Wert behalten hat, weil es in seiner Art einzig dasteht und das daher nicht im Strom der deutschen Bücher-Hervorbringung untergehen soll. Es will das Aufnehmen von Architekturen sowohl nach der geometrischen, wie nach der schaubildlichen Seite lehren und behandelt in einem I. Teil das Vermessen und Darstellen von Architekturen. In 4 Abschnitten werden erörtert das Messen, das Aufzeichnen und Untersuchen des Gemessenen, die nicht zeichnerische Aufnahme von Bauwerken und die Reproduktions- und Vervielfältigungs-Verfahren von Architektur-Aufnahmen. Jeder dieser Abschnitte hat wieder zahlreiche Unterteilungen, die eingehend die Meßgeräte, die Arbeitsart, die Zeichengeräte, die freien Aufnahmen und die verschiedenen Vervielfältigungsarbeiten schildern. Durch die Denkmalpflege hat dieser Band besondere Bedeutung gewonnen. Mit Recht sagt der Verfasser: „Wie wichtig das Aufnehmen von Gebäuden im Dienst der Archäologie ist, lehrt die jüngste Entwicklung der Kunstforschung im vergangenen Jahrhundert“. Der Band ist nach jeder Hinsicht trefflich illustriert sowohl mit aus anderen Quellen entnommenen Abbildungen, namentlich aber mit schönen Zeichnungen des Verfassers selbst. In der Art der Darstellung erweist er sich als der gelehrte Schüler von Josef Durm in Karlsruhe. Auch erinnert Vieles in der zeichnerischen Wiedergabe an Viollet-le-Duc.

Ist dieser erste Teil ein Leitfaden für das Aufnehmen von Architekturen, so will der zweite Teil in loser Anordnung Material zu einer geschichtlichen Behandlung der Aufgabe darbieten. Diese beginnt mit Zeiten, in denen die Uebernahme von Architektur-Darstellungen in die Werke der anderen bildenden Künste und deren Nachbildung in verschiedenen Auffassungen und Materialien stattfand. Von besonderem Wert sind solche Wiedergaben auf Gemälden seit dem Mittelalter, namentlich in der Renaissance; sie wurden im Zusammenhang mit der Architekturwandlung betrachtet. Dabei wurde untersucht, in welcher Weise die zeichnerische Darstellung von Architekturen geübt wurde und wie es dabei mit dem perspektivischen Können bestellt war. Es wurde die Frage erörtert, wann zuerst methodische Architektur-Aufnahmen gefertigt und verwertet wurden. Es behandelt demgemäß der zweite Band in 12 Kapiteln das ganze Entwicklungsgebiet von der vorgeschichtlichen Zeit bis zum 19. Jahrhundert und gibt zudem Quellen- und Literatur-Angaben zur Geschichte des Aufnehmens von Architekturen. Auch dieser Band ist vortrefflich mit Abbildungen geschmückt.

Man darf wohl sagen, daß Staatsmann mit diesem mit Bienenfleiß zusammen getragenen und bearbeiteten

Material eine Lücke in der Literatur der Baukunst ausgefüllt hat, die der Pflege unseres alten Denkmälerschatzes in ausgezeichneter Weise deshalb zustatten kommt, weil die Beschäftigung mit dieser Pflege das Bedürfnis nach einem solchen Werk wach gerufen hat. —

Literatur-Verzeichnis.

Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen. 301. Bändchen: Die Maschinenelemente von Geh. Bergrat Prof. Richard Vater. 2. Aufl. Mit 175 Abbildgn. im Text. — 454. Bändchen: Die dekorative Kunst des Altertums. Eine populäre Darstellung von Dr. phil. Frederik Poulsen. Autorisierte Uebersetzung aus dem Dänischen von Dr. Oswald Gerloff. Mit 112 Abbildgn. im Text. — 478. Bändchen: Physik in Küche und Haus. Von Prof. Heinrich Speitkamp. Mit 51 Abbildgn. im Text. Leipzig 1915. B.G. Teubner. Pr. des Bändchens 1 M., geb. 1,25 M. —

Bartel, Alfred. Der praktische Geschäftsmann. Taschenbuch für Geschäfts- und Gewerbetreibende. 1. bis 3. Tausend. Berlin-Schöneberg. A. E. Bartel. Pr. kart. 80 Pf. Ausgabe B mit auswechselbarem Tages-Notizbuch 1,50 M. —

de Beaux, Th., Prof. Deutsch-französisches und französisch-deutsches Wörterbuch für Elektrotechniker mit einem Anhang: Briefwechsel über Einrichtung einer elektrischen Kraftanlage nach Original-Urkunden. Berlin W. 10. 1913. G. J. Göschel'sche Verlagsbuchhandlung G. m. b. H. Pr. geb. 5 M. —

Beihefte zum Gesundheits-Ingenieur. Reihe 1. Arbeiten aus dem Heizungs- und Lüftungsfach. Herausgegeben von Prof. Dr. techn. K. Brabbée. Heft 4—6: Mitteilungen der Prüfungsanstalt für Heizungs- und Lüftungseinrichtungen. (Vorst. Prof. Dr. K. Brabbée). — Heft 8. 18. Mitteilung: Brabbée, Kloss, Untersuchung eines Schlottergebläses. Mit 5 Taf. Pr. 1,80 M. — Heft 9. 19. Mitteilung: Werner, Untersuchungen über Luftumwälzungsverfahren bei Niederdruck-Dampfheizungen. Pr. 3 M. — Heft 10. 20. Mitteilung: Sicherheits-Vorrichtungen für Warmwasserkessel. Pr. 2,20 M. München 1914. R. Oldenbourg. —

Dröher, Hugo, Architekt. Moderne Beleuchtungskörper. 54 hochmoderne Originalentwürfe über Hängelampen aller Art, Kronleuchter, Ampeln, Wandlampen, Deckenbeleuchtung, Steh- und Tischlampen, Außenbeleuchtungskörper usw. Dresden. Gustav Wolf. Pr. 5 M. —

Entwürfe für landwirtschaftliche Bauten. Bearbeitet im Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Zweite Fortsetzung: Wohnhäuser nebst Zubehörungen für Landarbeiterfamilien. Mit 27 Taf. Berlin 1915. Paul Parey. Pr. 4 M. —

Fischer, K., Landgerichtsrat. Die Vorarbeiten eines Bauwerkes und allgemeine Rechtsfragen des Hausbaues, unter Mitwirkung von Hochbauinsp. H. Faber, dargestellt nach dem geltenden Recht. 2., verbesserte und bedeutend vermehrte Auflage. Hannover 1915. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung. Pr. 3,50 M., geb. 4 M. —

Dr. Fricke, Robert, Prof. Analytische Geometrie. Mit 96 Fig. im Text. — Teubner's Leitfäden für den mathematischen und technischen Hochschul-Unterricht. — Leipzig 1915. B. G. Teubner. Pr. geb. 2,80 M. —

Der Garten der Neuzeit. Wie lege ich einen Garten an? oder wie verbessere ich ihn? Ein neues Gartenbuch. Nach einem englischen Werke von W. S. Rogers im Auftrage der Gesellschaft für Heimkultur (E.V.) bearbeitet von kgl. Landes-Oekonomierat und Gartenbaudir. August Siebert, Prof. W. Schölermann und Garteninsp. Otto Krauss. Mit 200 Abbildungen. 2. Aufl. Wiesbaden 1913. Westdeutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. Pr. 6 M., geb. 7,50 M. —

Die Gasindustrie. Fortschritte der Gaserzeugung und der Gasverwendung im 20. Jahrhundert. Von Dr.-Ing. A. Sander. Mit zahlreichen Abbildungen. — Deutsche Arbeit Bd. IV. — Stuttgart 1915. Franck'sche Verlagsbuchhandlung. Pr. 1 M., geb. 1,80 M. —

Gauß, Oberbürgermstr. a. D. Das Recht der württembergischen Bauordnung. Mit einem Anhang: Die württembergische Bauordnung. Stuttgart 1915. W. Kohlhammer. Pr. 2,50 M. —

Girndt, M., Prof. Der Unterricht an Baugewerkschulen. Heft 10: Leitfaden der landwirtschaftlichen Baukunde für Baugewerkschulen verwandte technische und landwirtschaftliche Lehranstalten. Von Prof. Alfred Schubert. 3. verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 161 Original-Figuren im Text. Pr. 1,80 M. — Heft 18: Grundbau II. (Tiefbau). Leitfaden für techn. Schulen und für die Baupraxis. Von Prof. M. Benzel, Oberlehrer. 2. abgeänderte Aufl. Mit 78 Abbildungen im Text. Pr. 1,80 M. — Heft 40: Der Brückenbau. Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabtl. der Baugewerkschulen und verwandten techn. Lehranstalten. Von Reg.-Brst. A. Schau, kgl. Baugewerkschuldir. II. Teil. Die eisernen Brücken. Allgemeines. Bauliche Anordnung und Ausbildung der Eisenbahn-Brücken. Straßenbrücken und Fußgängerbrücken. Unterhaltung. Kostenberechnungen eiserner Ueberbauten. Mit 404 Abbildungen und 6 Taf. Pr. 4,20 M. Leipzig 1914. B. G. Teubner. —

Dr. Herrmann, O., Prof. Gesteine für Architektur und Skulptur. 2. umgearbeitete und vermehrte Aufl. des Anhangs aus dem Werke des Verfassers „Steinbruchindustrie und Steinbruchgeologie.“ Berlin 1914. Gebr. Borntraeger. Pr. 4 M. —



Die Verleihung des
im Völker-



Eisernen Kreuzes
Krieg 1914-17

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende
Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

I. Klasse. (Fortsetzung).

Abt, Bauamtsassessor in Rosenheim.
Johannes Arntzen, Reg.-Baumeister von Dortmund.
Ertl, Bauamtman in Aschaffenburg.
Hermann Falch, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.
Fischer, Bauamtsassessor in Kempten.
August Hahmann, Reg.-Bauführer von Hannover.
Christian Havestadt, Dr.-Ing., Reg.-Baumstr., Mitinhaber der
Firma Havestadt & Contag in Wilmersdorf.
G. Hölzel, Dipl.-Ingenieur von Zwingenberg.
Rudolf Loewel, Geh. Baurat in Berlin.
Theodor Remppis, Reg.-Baumeister in Hamburg.
Gerhard Schellhorn, Dipl.-Ingenieur in Dresden.
Soergel, Lehrer bei den Technischen Staatslehranstalten in
Chemnitz.
Kurt Specht, Bauinspektor von Waldshut i. B.
Friedrich Werkenthin, Dipl.-Ingenieur von Berlin.

Fortsetzung der Liste der Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Klasse.

Arno Regling, Reg.-Bauführer in Berlin.
Paul Reutener, Reg.- u. Baurat in Limburg a. d. Lahn.
Richard, Dipl.-Ing., Lehrer an der Baugewerkschule in Frank-
furt a. O.
Peter Rings, Ingenieur in Köln-Klettenberg.
Dr. Heinrich Rodewald, Arch. am städt. Hochbauamt in
Köln a. Rh.
Aloys Röth, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.
Alfred Rohr, Reg.-Bauführer aus Görlitz.
Kurt Rolle, Stud. der Techn. Hochschule in Berlin.
Rother, Dr.-Ing., Lehrer an der kgl. Gewerbe-Akademie in
Chemnitz.
Felix Rothloff, Architekt von Dortmund.
Otto Sautter, Architekt, Dipl.-Ingenieur aus Kuchen. (†)

Otto Schade, Ober-Ingenieur von Cassel.
Albert Scheel, Reg.-Baumeister in Oppeln.
Scheitel, Bauamtsassessor von Rosenheim.
Scheuffele, Reg.-Baumeister in Halberstadt.
Otto Schieblisch, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Max Schinkel, Dr.-Ing., Reg.-Baumeister in Berlin.
Schlegel, Ing., Lehrer an der kgl. Kunst- und Gewerbeschule
in Königsberg i. Pr.
August Schlott, Reg.-Baumeister in Seesen.
Schmid, Bauamtsassessor von Weiden.
Gottfried Schmidt, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Richard Schmiedel, Architekt in Tarnowitz i. Schl.
Hugo Schocken, Baurat in Strassburg i. Westpr.
Schönnagel, Reg.-Baumstr., Oberlehrer an der Baugewerk-
schule Idstein.
Friedrich Schönsee, Reg.- u. Baurat in Schleswig.
A. Schröder, Ingenieur von Cassel.
Erwin Schübbe, Architekt von Charlottenburg.
Schuegraf, Reg. Baumeister a. D. in Köln a. Rh.
Hermann Schütte, Ingenieur von Holzminde.
Fritz Schultze, Dipl.-Ing., Reg.-Bauführer.
Richard Schultze, Geh. Ob.-Brt. im Minist. der geistl. und
Unterrichts-Angelegenheiten in Berlin.
W. Schulz, Dipl.-Ingenieur, Architekt in Stuttgart.
Friedr. Schulz, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. in Frankfurt a. O.
Arno Schurath, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Otto Schweinfurth, Architekt von Cassel.
Johannes Seiffert, Dipl.-Ingenieur von Merzig.
Heinrich Selheim, Eisenbahn-Bauassistent von Mörs.
Bruno Senff, Baurat in Hildesheim.
Fritz Senffleben, Reg.-Baumeister in Graudenz.
Hans Seuffert, Reg.-Baumeister in Saarburg.
Ludwig Silbereisen, Reg.-Baumeister in Cassel.
Otto Skälweit, Reg.- u. Baurat in Duisburg-Ruhrort.
Karl Lud. Specht (†), Bauamt. in Annaberg i. Sa.
Gerhard Stein, Bmstr. beim städt. Hochbauamt in Leipzig.
Arno Täschner, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Heinrich Tecklenburg, Dr.-Ing., Reg.-Baumeister in Frank-
furt a. M.
Rich. Thomas, Bmstr. bei der Baupolizeibehörde in Hamburg.
Felix Tikotin, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Hans Trache, Dipl.-Ing., Stud. d. Techn. Hochschule in Dresden.
Wilhelm Trost, Architekt aus Nürnberg.
Hans Tuffentsammer, Reg.-Baumeister in München.
Artur Valdenaire, Dr.-Ing. von Karlsruhe i. B.
Georg Viesohn, Dipl.-Ing. bei der Dir. der städt. Wasser- u.
Gaswerke in Frankfurt a. M.
Kornelius Vogel, Ingenieur von Mannheim.
Frank Vogt, Reg.-Baumeister in Ostrowo.
Vogt, Zivilingenieur von Landesbut in Schl.
Vollhardt, Dipl.-Ing., Lehrer an der Gewerbeschule in Char-
lottenburg.
Hermann Voss, Baurat in Tilsit.
August Walloth, Dr.-Ing., Reg.-Baumeister aus Gießen.
Rudolf Walter, Architekt, früher in Bonn.
Wilhelm Weber, Reg.- u. Brl., Mitgl. der Eisenbahn-Direktion
in Elberfeld.
Otto Weißker, Reg.- u. Geh. Baurat in Danzig.
Ulrich Wekwerth, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.
Weyh, Bauamtsassessor von Würzburg.
Wilhelm Wiesinger, Mar.-Baumeister in Kiel.
Wiesner, Bauamtsassessor von Weiden.
Emil Wipfel, Ingenieur aus Mannheim.
Wilhelm Wisemann, Reg.-Baumstr., Oberlehrer an der Bau-
gewerkschule in Barmen.
Gernot Wolter, Stud. des Hochbaufaches von Münster i. W.
Wolters, Dipl.-Ing. bei der Baudeputation in Hamburg.
Arthur Zaelke, Reg.-Baumeister von Hannover.
Karl Zendler, Dipl.-Ingenieur aus Stuttgart.
Walter Zippel, Reg.-Bauführer von Berlin.
Erich Zorn, Reg.-Bauführer von Berlin.
Georg v. Zychlinski, Reg.-Baumeister in Bromberg.

Inhalt: Oranienbaum. — Ein Großschiffahrtsweg zwischen Rhein
und Donau. (Schluß.) — Zum 70. Geburtstag von C. v. Bach. — Ver-
misches. — Tote. — Wettbewerbe. — Literatur. — Literatur-Verzeichnis.
— Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkrieg 1914-1917. —
Zeichnet die sechste Kriegsianleihe. —

Bildbeilage: Schloß Oranienbaum bei Dessau.

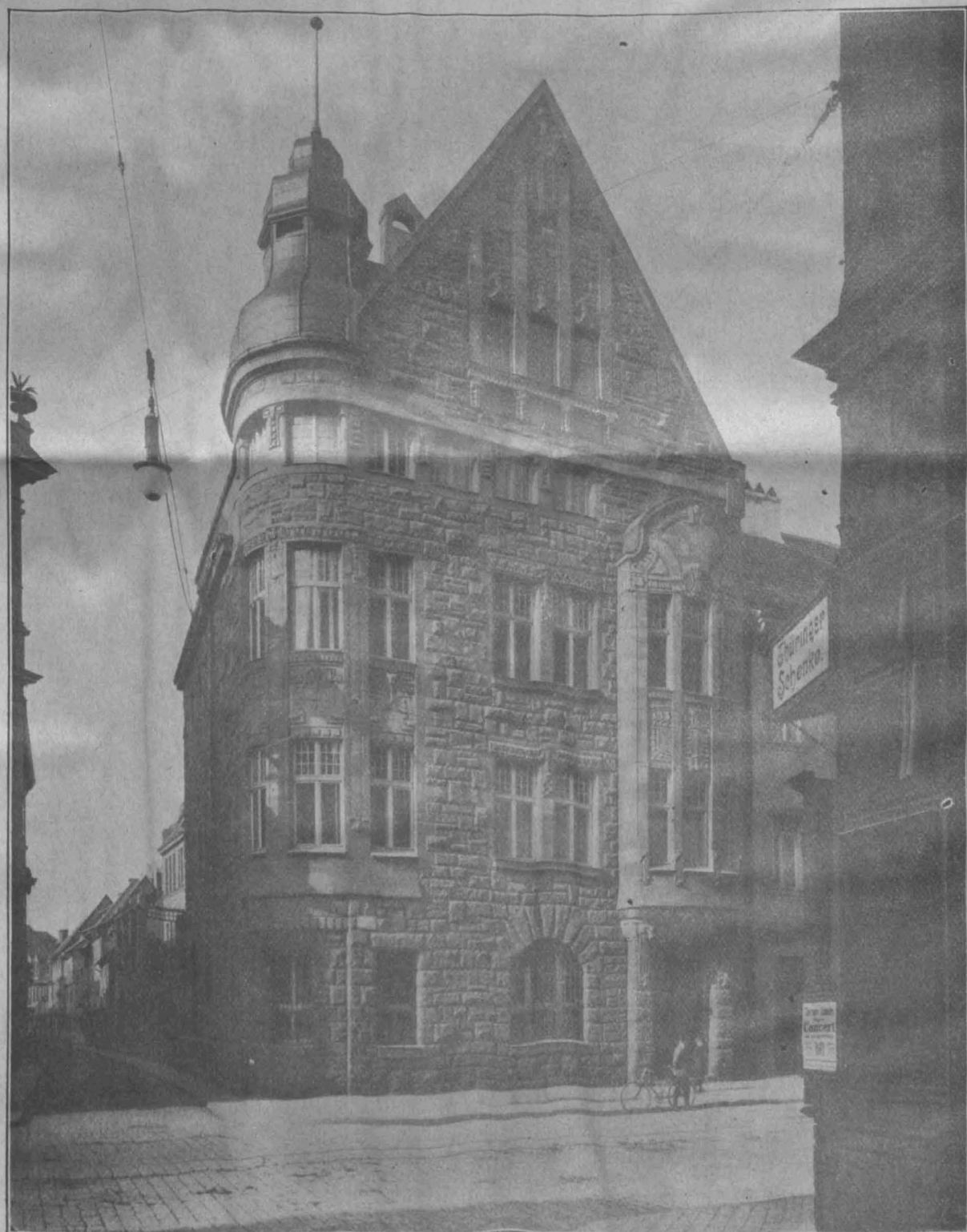
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

Zeichnet die sechste Kriegsianleihe.

Die Kriegsopfer für alle Völker abzukürzen, hat Kaiserliche Großmut angeregt. Da aber die Friedens-
hand verschmäht wurde, ist das deutsche Volk aufgerufen, den Feinden mit neuem Kraftbeweis zu offen-
baren, daß deutsche Wirtschaftsstärke, deutscher Opferwille unzerbrechlich sind. Deutschlands heldenhafte
Söhne und Waffenbrüder halten unerschütterlich die Wacht. Fest und sicher ruhen unsere Kriegsianleihen
auf dem ehernen Grund des deutschen Volksvermögens, auf der deutschen Wirtschafts- und Gestaltungs-
kraft, dem deutschen Fleiß, dem Geist von Heer, Flotte und Heimat, auf der erkämpften Kriegslage. Was
das deutsche Volk in kraftbewußter Darbietung der Kriegsgelder vollbrachte, war eine Großtat von welt-
geschichtlich strahlender Höhe. Und wieder werden wetteifernd Stadt und Land, Arm und Reich, Groß und
Klein Geld zu Geld und damit Kraft zu Kraft fügen — zum neuen wuchtigen Schlag. Unbeschränkter
Einsatz aller Waffen draußen, aller Geldgewalt im Inneren. Machtvoll und hoffnungsfroh der
Entscheidung entgegen! —

DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. № 23. BERLIN, DEN 21. MÄRZ 1917.



Bankhaus Stürcke in Erfurt. Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.

Ernst Spindler †.

Hierzu die Abbildung auf S. 120 in No. 24.



m 7. Dezember 1916 verschied nach längerem Leiden in Zehlendorf, einem der schönen westlichen Vororte von Berlin, wo er sich einen stattlichen Landsitz geschaffen hatte, der Privatarchitekt, kgl. Baurat Ernst Spindler, mit Gustav Erdmann zu der Firma

art, eine Persönlichkeit von starkem künstlerischen Wollen, die in der baulichen Entwicklung Norddeutschlands der letzten 3 Jahrzehnte eine Reihe bleibender Werte geschaffen hat.

Ernst Spindler wurde am 13. März 1854 in Königswinter am Rhein geboren und machte seine fachlichen



Bankhaus Stürcke in Erfurt. Fassaden-Einzelheit. Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.

Erdmann & Spindler in Berlin zusammen geschlossen. Im Kreise der Architektenschaft des größeren Berlin war der Verstorbene ein Charakterbild von besonderer Eigen-

Studien auf der Bauakademie in Berlin und auf dem Polytechnikum in Stuttgart. Nach Ablegung des zweiten Staatsexamens in Preußen, nachdem er also Regierungs-

Baumeister geworden war, verband er sich mit seinem Schwager Gustav Erdmann 1884 zur gemeinsamen und privaten Ausübung der Baukunst, eine Tätigkeit, die bis zum Austritt Erdmann's 25 Jahre andauerte und vom Verstorbenen später allein fortgeführt wurde. Auch während dieser gemeinsamen Tätigkeit blieb Spindler in künstlerischer Beziehung die Leitung überlassen. Dem gemeinsamen Schaffen entsprangen eine fruchtbare und erfolgreiche Tätigkeit im Wettbewerbswesen und eine nicht

net ist einerseits durch ein starkes verstandesmäßiges Eindringen auf die praktischen Bedürfnisse der Aufgabe, die in ihren organischen Forderungen stets sicher erfaßt wurde, anderseits durch eine künstlerische Auffassung, die meist mit Erfolg versuchte, der künstlerischen Tagesströmung gerecht zu werden. So entstanden eine größere Reihe von städtischen Wohnhäusern, Landhäusern und Landsitzen, Geschäftshäusern, Hotelbauten, Bankhäusern, Gasthäusern, Eisenbahn-Hochbauten, Schulen usw. Aus



Bankhaus Stürcke in Erfurt. Stallgebäude. Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.

minder fruchtbare Tätigkeit in der Ausführung einer großen Reihe von Bauten mannigfaltiger Art. Die Grenzpfähle dieser Entwicklung sind das Wohnhaus in der Link-Straße in Berlin, ein Bauwerk in den zur Zeit seiner Errichtung in der Reichshauptstadt ausklingenden Formen der deutschen Renaissance, in dem der Verstorbene bis zuletzt seine künstlerische Tätigkeit ausübte, und das Bankhaus Ebeling in der Jäger-Straße in Berlin, das, kurz vor dem Krieg vollendet, das letzte größere Werk Spindler's ist. Dazwischen liegt eine Tätigkeit, die auszeich-

der langen Reihe dieser Bauten seien hervor gehoben der Landsitz Richter in Wannsee, ein Landsitz bei Dahme im Norden Berlins, das Landhaus Engel in Zehlendorf, ein in tiroler Art ausgeführtes Landhaus der Kolonie Grunewald, Bankhäuser in Gotha, Weimar und Erfurt, die große Südschule in Zehlendorf. In mehreren dieser Arbeiten, z. B. in dem Landsitz Richter in Wannsee, im Haus Erdmann in Zehlendorf, steckt ein starker Einschlag romantischen Fühlens, das der Verstorbene unzweifelhaft aus seiner rheinischen Heimat mitgebracht hatte. In ande-

ren Werken wieder versuchte er, mit geringerem Erfolg, den letzten Tagesströmungen gerecht zu werden. Der Grundzug seiner künstlerischen Auffassung aber blieb doch die mit seiner fachlichen Ausbildung erlangte historische Richtung mit leichtem romantischem Einschlag. Diese klingt selbst noch in einem Werke wie dem Bahnhof „Botanischer Garten“ an der Vorortstrecke Berlin—Potsdam durch, das ein Werk der letzten Jahre ist und offensichtlich das Bestreben zeigt, der letzten Strömung in der Baukunst zu folgen. Ein sprechendes Bild der sich wandelnden Anschauungsweise aber geben die Entwürfe der zahlreichen Wettbewerbe, an denen Spindler mit teils größerem, teils geringerem, oft auch ohne Erfolg teilnahm. Die Wettbewerbe um Entwürfe für die Kaiser Wilhelm-Straße in Berlin, für die Rathäuser in Gelsenkirchen, Dessau, Elbing, Elberfeld, für das Bankhaus Neuburger, für das Naturhistorische Museum in Münster, die Neubauten des Zoologischen Gartens in Berlin, die Schleusenbauten in Klein-Machnow südwestlich von Berlin, die Handelshochschule in Berlin, den Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld vor Berlin sind treue Spiegelbilder der im Laufe der Jahre gewandelten künstlerischen Anschauungsweise. An die Seite dieser Entwürfe treten Entwurfsarbeiten, die er für bestimmte

Zwecke unternommen hatte, die aber eine Ausführung ebenso wenig im Gefolge hatten, wie die siegreichen Wettbewerbsarbeiten. Zu diesen Arbeiten, die sich durch eine bemerkenswerte Größe der Auffassung auszeichnen, gehören die Entwürfe für den Saalbau einer Brauerei in Moabit, Entwürfe für ein Kurhaus Stahlbrunnen in Godesberg, für die Rhein-Anlagen daselbst usw. Auf Berliner Friedhöfen und auf Kirchhöfen der Vorort-Gemeinden schuf er eine Reihe von Grabdenkmälern, die seine Tätigkeit auch in das Gebiet des Kunstgewerbes überleiteten. Für den Stadtteil, der sich um den Vorortbahnhof Botanischer Garten zu entwickeln im Begriff ist, gab er Entwürfe zu den dort zu errichtenden Wohnhäusern an die Unternehmer, erlebte aber keine rechte Freude an der mißverständlichen Ausführung dieser Entwürfe. 1907 wurde Spindler zum kgl. Baurat ernannt. Mehrere Jahre war er Vorsitzender der „Vereinigung Berliner Architekten“ und zeichnete sich als solcher durch seine feste Gegnerschaft gegen den Hoffmann'schen Opernhaus-Entwurf aus. Seine Art, sich zu geben, fand nicht bei Jedermann Anklang; seine Kunst aber hielt er hoch und verteidigte mit ihr die häufig genug im Erwerbsleben verloren gehenden Grundsätze, die die Schule dem Künstler einimpft und die ihm ein Halt in den Verlockungen des Geschäftslebens sind.

Vermischtes.

Schinkelfest des „Architekten-Vereins zu Berlin“. In schlichtester Form vollzog sich am 13. d. M., dem Geburtstag Schinkel's, das Jahresfest des „Berliner Architekten-Vereins“, zum dritten Mal während des Weltkrieges. Als Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten war Unterstaatssekretär Frhr. von Coels v. der Brügghen anwesend, während sich die derzeitigen Ministerial-Direktoren Hinckeldeyn und Sympher und die früheren v. Doemming und Schroeder, der Rektor der Techn. Hochschule Prof. Kloss, der Landtagsabgeordnete Prof. Gerlach unter den Teilnehmern befanden.

Die Feier wurde eingeleitet durch eine Rückschau, die der Vorsitzende, Geh. Ob.-Brt. Ad. Brandt, über das Vereinsleben im vergangenen Jahr gab. Zunächst gedachte er dabei Derer aus den Reihen des Vereins, die im Kampf fürs Vaterland gefallen sind. Es sind 21 neue Namen den früheren hinzu zu fügen, deren Träger sich teils noch in der Vorbereitung zu ihrem Beruf befanden, teils aus erfolgreichem praktischem Leben heraus gerissen wurden. Die Zahl der Verluste ist damit auf insgesamt 173 seit Kriegsbeginn gestiegen. Von den 2670 Mitgliedern, die der Verein am 1. März 1917 zählte — 88 weniger als zur gleichen Zeit 1916, von denen noch weitere 37 durch den Tod abgerufen worden sind — stehen nicht weniger als 48 % zurzeit im Heeresdienst, d. s. 1273. Erfreulich groß ist aber auch die Zahl der diesen zugefallenen Auszeichnungen, ein Beweis, daß sich die Vertreter der Technik auch in diesem Krieg besonders bewährt haben. Das Eisener Kreuz erhielten 532, davon 65 dasjenige I. Klasse. Mit den im Felde Stehenden hält ein besonderer Kriegsausschuß des Vereins den Zusammenhang aufrecht, und im Kreise der Mitglieder ist bisher ein Kriegsschatz von rd. 30000 M. aufgebracht worden, bestimmt zur Unterstützung der durch den Krieg in eine Notlage geratenen Mitglieder und der Hinterbliebenen von Gefallenen. Der Verein hat sich außerdem dem „Akademischen Hilfsbund“ angeschlossen, der es sich zur besonderen Aufgabe gestellt hat, kriegsbeschädigte Akademiker einem geeigneten Beruf zuzuführen. Auch dem „Mittel europäischen Verband akademisch-technischer Vereine“ ist er beigetreten, der sich die Vertretung gemeinsamer Interessen der höheren Techniker nach dem Krieg als Ziel gesetzt hat. Erwähnt sei noch, daß der Verein, um die Schwierigkeiten zu mildern, die der Krieg vielfach für die Betätigung der Architekten und Ingenieure gebracht hat, eine Berufsberatung eingerichtet hat, die erfolgreich arbeitet.

Redner verbreitete sich dann über die Finanzlage des Vereins, seine Stiftungen, die Teilnahme an den Versammlungen und Besichtigungen, an den regelmäßigen Monats-Wettbewerben und den beiden großen jährlichen Vereins-Wettbewerben um die Strauchstiftung und um den Schinkelpreis. Aus ersterer konnte für die bereits 1915 gestellte Aufgabe 1916 der Preis an Stadtbaurat Koch in Elberfeld verliehen werden. Zum diesjährigen Schinkelfest fand die Aufgabe aus dem Gebiet des Eisenbahnbaues keine Bearbeitung. Für die Hochbauaufgabe, betreffend ein Heim für Kriegsbeschädigte, waren 8 Lösungen eingegangen, doch konnte keiner Arbeit ein Preis zuerkannt werden. Die Aufgabe aus dem Gebiet des Wasserbaues, betreffend den Ausbau der Saale bei Merseburg, fand 3 Bearbeitungen. Es konnte zwei von diesen die Schinkel-Plakette zuerteilt werden, einer zugleich der Schinkel-

preis. Verfasser der letzteren Arbeit ist Reg.-Bauführer Otto Ohlendorf, der ersten Reg.-Bauführer Rud. Schell. Dem einen anwesenden Sieger (der andere steht im Feld) wurde vom Unterstaatssekretär v. Coels die Schinkelplakette überreicht und Glückwunsch zu dem Erfolge ausgesprochen. Redner wies dabei auf die hohe Bedeutung der Technik im jetzigen Krieg und in unserem ganzen Wirtschaftsleben hin. Ganz besonders sei die Technik in dieser Richtung nach dem Krieg zu großen Aufgaben berufen, um die Weltstellung Deutschlands auszubauen und zu befestigen. Von einer Ausstellung und öffentlichen Beurteilung der Arbeiten wurde auch in diesem Jahr abgesehen, um etwa im Felde stehenden, mit der Arbeit nicht rechtzeitig fertig gewordenen Teilnehmern eine nachträgliche Einreichung offen zu halten.

Den Festvortrag des Abends hielt Intendantur- und Baurat a. D. Doeber, der in formvollendeter Weise ein Bild gab von dem Leben und Wirken von Heinrich Gentz, einem Berliner Architekten um die Wende des achtzehnten Jahrhunderts, der zwar hinter dem phantasievollen, leider zu früh verstorbenen Gilly und dem kraftvolleren jüngeren Zeitgenossen Schinkel an Bedeutung zurücktritt, den der Vortragende aber als den Ersten bezeichnet, der sich dem Studium und der Pflege der ursprünglichen griechischen Bauweise in der Ueberzeugung zuwandte, daß nur auf ihrem Grunde sich eine Hebung und Wiederbelebung der Baukunst erzielen lassen würde. Die große Liebe, mit der Redner das Leben und Schaffen dieses Baukünstlers, dem er auch eine besondere Monographie gewidmet hat (vergl. Jahrg. 1916, S. 509), durch alle Phasen seiner Entwicklung verfolgt hat, kam auch im Vortrag zum warmen Ausdruck. Unter den ungünstigsten Verhältnissen hat er doch Werke von bleibendem Wert schaffen können — seine neue Münze in Berlin, der Wiederaufbau des ausgebrannten Schlosses in Weimar, das Theater in Lauchstädt und andere Werke in und bei Weimar, seine Mitarbeit am Mausoleum in Charlottenburg, seine Monumental-Entwürfe sind dessen ein Zeichen. Auf wenige Baukünstler paßt so gut das Goethe'sche Wort, das bei der Einweihung des Lauchstädter Theaters gesprochen wurde: „in der Beschränkung zeigt sich erst der Meister“. Von seinen Plänen ist Vieles in der unruhigen Zeit nach seinem schon 1811 erfolgten Tod verloren gegangen, von seinen Werken haben sich Mitarbeiter das Hauptverdienst nachträglich anzueignen gesucht. Manches wurde später Schinkel zugeschrieben, sodaß es eines eingehenden Studiums bedurfte, um die wirkliche Bedeutung von Heinrich Gentz für die Fortentwicklung der deutschen Baukunst festzustellen. Auch aus seinem Leben und Wirken können wir Anregung schöpfen für die Aufgaben unserer Zeit, die uns nach dem Krieg erwarten. Dann möge aber das oben angeführte Goethe'sche Wort in vollem Umfang beherzigt werden, damit die deutsche Baukunst nicht wieder in Bahnen gelenkt werde, wie wir das nach 1870 erlebt haben:

Vergebens werden ungebundne Geister
nach der Vollendung reiner Höhe streben.
Wer Großes will, muß sich zusammenraffen:
In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister
und das Gesetz nur kann uns Freiheit geben! —

Inhalt: Ernst Spindler †. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hoffmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber in Berlin.



OHLFAHRTSBAUTEN
VON CARL KUJATH IN
BERLIN. * PAULINUM IN
** BERLIN-DAHLEM. **
ANSICHT DER HAUPT-
FRONT. * * * * *

===== DEUTSCHE =====
*** BAUZEITUNG ***
* 51. JAHRGANG 1917. *
* * * * NO. 24. * * * *



Dienst- und Wohngebäude für den „Central-Ausschuß für Innere Mission“ der deutsch-evangelischen Kirche in Berlin-Dahlem.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 24. BERLIN, DEN 24. MAERZ 1917.

Erziehungs- und Wohlfahrtsbauten von Carl Kujath in Berlin.

Hierzu eine Bildbeilage.

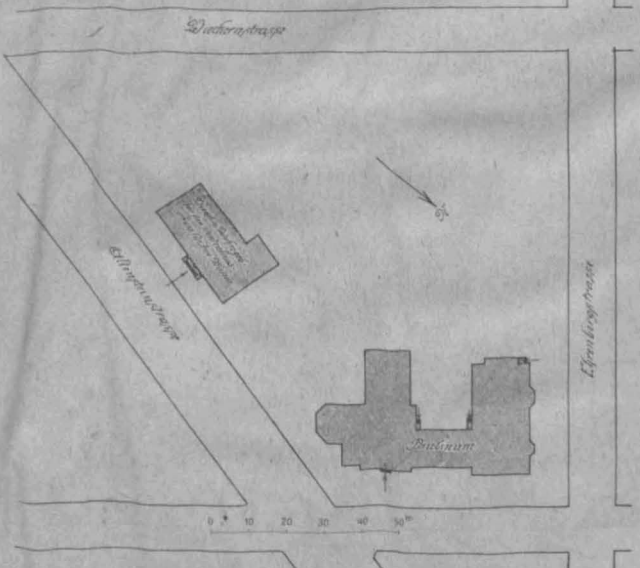


Der verewigte Kardinal Graf Leopold von Sedlnitzky stiftete dem „Central-Ausschuß für Innere Mission der deutsch evangelischen Kirche“ Mittel mit der Bestimmung, für dieselben Schüler-Alumnate, Pensions-Anstalten, einzurichten, in welchen Schüler der höheren Lehranstalten Aufnahme finden sollten.

Der Absicht des Stifters entsprechend sollte so eine Anstalt, „Paulinum“, den Zöglingen das Elternhaus ersetzen und solche Schüler aufnehmen, die sich später vorzugsweise dem höheren Kirchen- und Schulwesen widmen wollen. Jedoch können auch Knaben aufgenommen werden, welche andere Berufe ergreifen. Den Zöglingen soll die Anstalt die Häuslichkeit eines Familienlebens unter Aufsicht eines Inspektors, Pastors und dessen Gattin bieten. Dieser, wie der ihm beigegebene Adjunkt, ein junger Theologe, überwachen das Leben und die Arbeiten der Zöglinge, welche in andere Lehranstalten zum Unterricht gehen. Entsprechend den Verhältnissen der Eltern zahlen die Schüler die oft sehr geringen Pensionspreise. Solche Alumnate wurden in Berlin, Danzig und Posen gegründet.

Nachdem das in früheren Jahren vor den Toren Berlins in dem roten Hause am Magdeburger-Platz, Ecke Genthiner - Straße, untergebrachte Alumnat „Paulinum“ im Jahre 1907 unter recht günstigen Bedingungen verkauft werden konnte, wurde ein größeres Grundstück in Dahlem bei Berlin erworben.

1907 beauftragte dann der Geh. Oberbaurat Delius im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin als Mitglied des Kuratoriums namens des „Central-Ausschusses für Innere Mission der deutsch evangelischen Kirche“ den Architekten Carl Kujath in Berlin, Pläne für ein Dienst- und Wohngebäude für den Centralausschuß, sowie für das „Alumnat“ auszuarbeiten, für welche er sich die Beurteilung der Pläne und die oberste Bauleitung vorbehielt.



In den Jahren 1908 und 1909 wurden dann diese beiden Gebäude auf dem Grundstück in Dahlem, be-

grenzt von der Altenstein-, Ehrenberg- und Wiechern-Straße, sowie dem freien Platz, nach den Plänen und

unter Leitung Kujah's aufgeführt.

Das Dienst- und Wohngebäude für den „Central-Ausschuß für Innere Mission der deutsch-evangelischen Kirche“ steht als Zentral- und Verwaltungsstelle an der Spitze. Dasselbe wurde an der Altenstein-Straße 50/51 erbaut und enthält im Erdgeschoß 11 Büroräume und Verwaltungsräume mit einer zwar einfachen aber würdig und künstlerisch gehaltenen Halle mit Holzdecke und Malerei. In beiden Obergeschossen sind die Dienstwohnungen für zwei Pastoren mit je 7 Zimmern und Zubehör untergebracht. Durch die Verteilung der Zimmer in zwei Geschossen ließ sich, besonders in einer Wohnung — die zweite wurde erst später als Siebenzimmer-Wohnung vorgesehen — eine recht reizvolle Diele (S. 119) gestalten. Besondere Schwierigkeiten bot der Grundriß dadurch, daß von der Vorderfront aus zwei getrennte Eingänge für Büro und Wohnungen geschaffen werden mußten. Dieser Umstand bedingte die Lage der Treppe an der Vorderfront. Das Kellergeschoß enthält die Pförtnerwohnung, Heizung und Wirtschaftsräume.

Die Baukosten einschl. Gartenanlagen, Einfriedigung, Wege, Abwassergrube, innere Einrichtung betrugen rd. 143 000 M. — (Schluß folgt).

Tote.

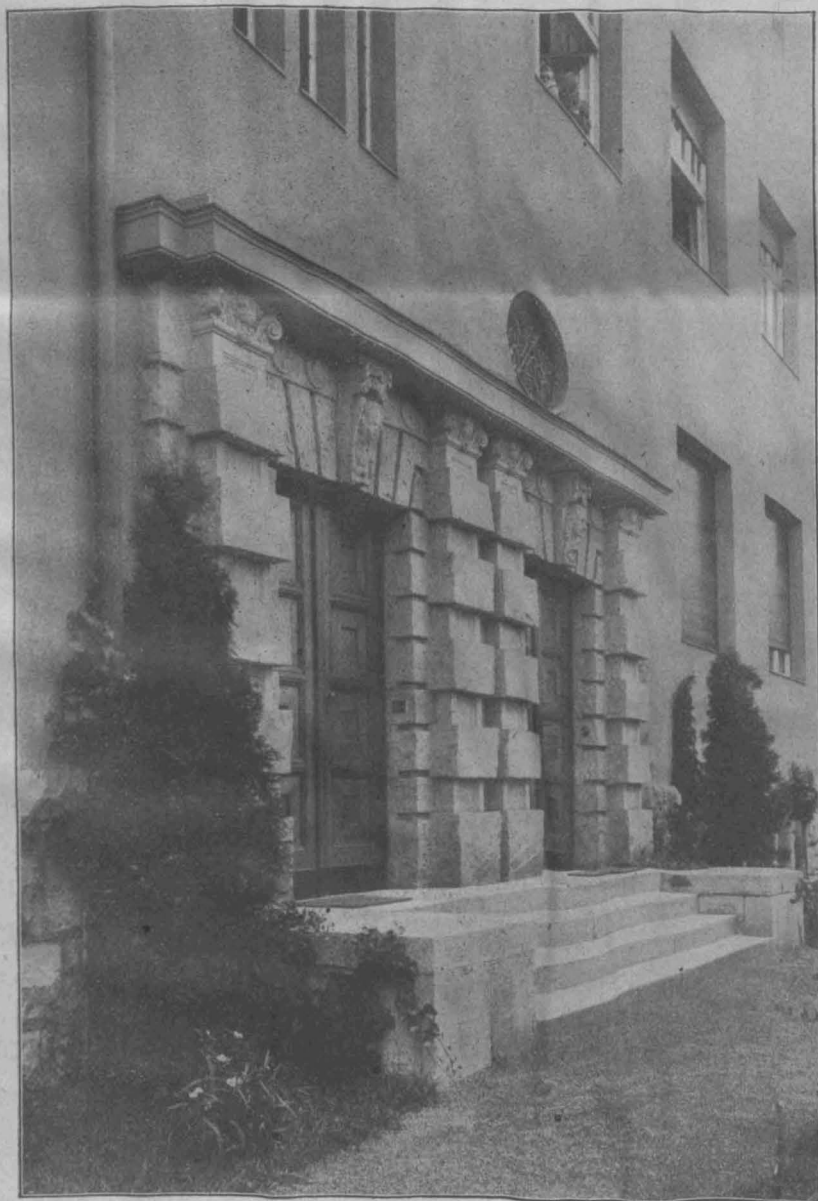
Professor Lorentz Dietrichson †, in Christiania starb im hohen Alter von 83 Jahren der Vertreter der Kunstgeschichte an der norwegischen Universität, Prof. Lorentz Dietrichson, ein Gelehrter, der früher in Upsala und Stockholm lehrte, 1875 nach Christiania berufen wurde und durch seine Forschungen auf dem Gebiet der nordischen Stabkirchen auch in Deutschland bekannt geworden ist, besonders nachdem er im Jahr 1893 in einem Tafelwerk, das bei Schuster & Bulle in Berlin erschien, die Stabkirchen als den ersten Teil dieses Werkes mit Text in deutscher Sprache erscheinen ließ. Das Werk führt den Titel „Die Holzbaukunst Norwegens“ und enthält in seinem zweiten Teil die Holzbauten in nordischem Stil, die durch den Architekten Munthe für Kaiser Wilhelm II. ausgeführt wurden, z. B. die Matrosen-Station in Potsdam, die Bauten in Rominten usw. Daneben sind eine Reihe nordischer Ausführungen wiedergegeben, wie das Hotel Holmenkollen und andere. Die Forschungen Dietrichson's auf diesem begrenzten Gebiet haben eine Grundlage geschaffen für die einschlägigen Arbeiten späterer Forscher. Dietrichson hatte sich aber auch große Verdienste um die kunstgeschichtliche Forschung in Norwegen im Allgemeinen erworben. Er war eng befreundet mit Ibsen und schöngeistigen Interessen sehr zugetan. —

Vermischtes.

Städtisches Tiefbauwesen und Bauungsplan. Die Stadt Guben erläßt eine Bekanntmachung über die Neubesetzung der Stelle eines Stadtbaurates mit der Eigenschaft eines Ma-



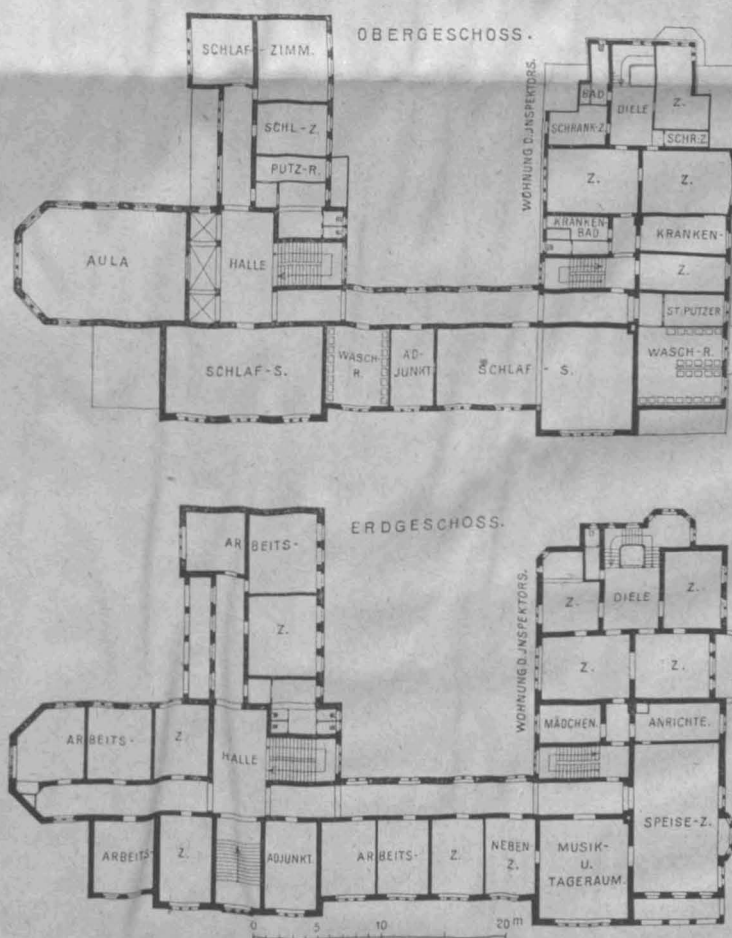
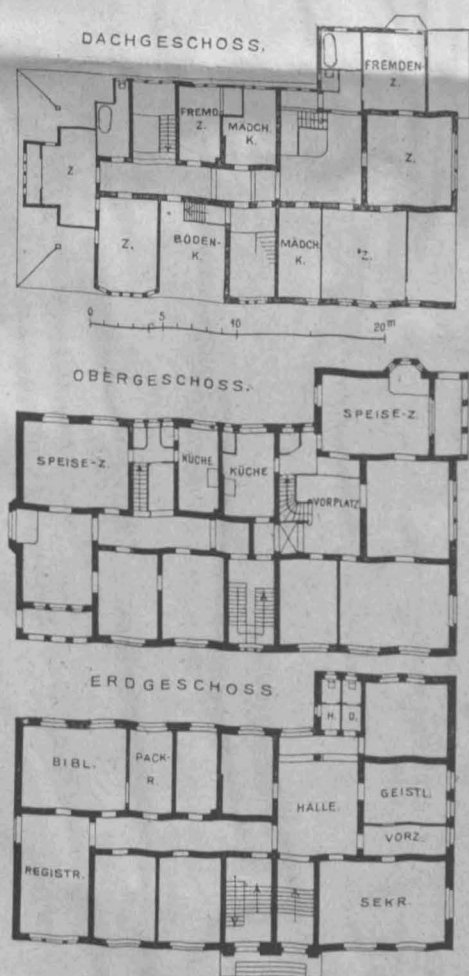
Dienst- und Wohngebäude für den „Central-Ausschuß für Innere Mission“ in Berlin-Dahlem. Haupt-Ansicht.



Haupt-Eingang.



Dienst- und Wohngebäude für den „Central-Ausschuß für Innere Mission“ in Berlin-Dahlem. Halle im Erdgeschoß.



„Paulinum“ in Berlin-Dahlem.

Dienst- und Wohngebäude für den „Central-Ausschuß für Innere Mission“ in Berlin-Dahlem (links).
Erziehungs- und Wohlfahrtsbauten von Carl Kujath in Berlin.

gistrats-Mitgliedes mit Bewerbungsfrist zum 1. April 1917. Sie fordert von dem zu Wählenden die Prüfung als Regierungs-Baumeister des Bauingenieurfaches und es soll derselbe auch Erfahrungen im Wasserbau- und Bebauungsplanwesen haben. Als Gehalt werden ihm 7000 M., steigend bis 10 000 M. und 10—12% Wohnungsgeld zugesichert.

Der Wunsch der Stadt Guben will, wie wir glauben, Dinge, die sich nach der geklärteren Anschauung unserer

daher zur Leitung dieser Arbeiten besonders vorgebildete Kräfte berufen. Das ist jedoch nur ein Auskunftsmittel, aber keine Lösung. In dieser Erkenntnis sind verschiedene Stadtverwaltungen dazu übergegangen, aus den Bauungsfragen mit ihren vielfältigen Verzweigungen nach allen Richtungen der Baukunst und des Wirtschaftslebens besondere Arbeitsgebiete mit selbständigen Leitern zu machen. Das hat sich bewährt, erfordert aber ein harmonisches Zusammenarbeiten mit den Hoch- und den Tiefbau-



Ernst Spindler v. Villa Bartsch in Berlin-Zehlendorf. Haupt-Ansicht. Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.

Tage nicht mehr vereinigen lassen. Wenn in noch zahlreichen Fällen bei den deutschen städtischen Verwaltungen das Bebauungsplanwesen der Tiefbau-Abteilung zugeteilt ist, so mag das, obwohl es sich um heterogene Dinge handelt, aus Gründen der Ueberlieferung und meist auch aus langjährigen persönlichen Gründen so bleiben. Einsichtige Leiter von Tiefbau-Abteilungen haben aber längst eingesehen, daß das Bebauungsplanwesen nach der heutigen Entwicklung Kenntnisse erfordert, die grundsätzlich verschieden von den Materien des Tiefbauwesens sind und

Aemtern, denn beide kommen für den Bebauungsplan wesentlich mit in Betracht. Ob in Guben Ähnliches erstrebt werden könnte, entzieht sich unserer Kenntnis. —

Inhalt: Erziehungs- und Wohlfahrtsbauten von Carl Kulath in Berlin. — Tote. — Vermischtes. — Abbildung: Villa Bartsch in Berlin-Zehlendorf. (Vergl. Text in No. 23.) —

Hierzu eine Bildbeilage: Paulinum in Berlin-Dahlem.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Holmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



Evangelisches Diakonissenhaus in Teltow. Pavillon für schwer erziehbare Zöglinge, Westfront.
Architekt: Carl Kujath in Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. NO 25. BERLIN, DEN 28. MAERZ 1917.

Erziehungs- und Wohlfahrtsbauten von Carl Kujath in Berlin. (Schluß.)



Das Alumnat „Paulinum“ in Berlin-Dahlem liegt mit der Hauptfront und dem Haupteingang zum Alumnat an dem freien Platz. Ein Flügel an der Ehrenberg-Straße enthält in zwei Geschossen die Pastor-Wohnung. Die Räume für die Zöglinge sollten so eingeteilt werden, daß im Erdgeschoß die

Arbeits- und die gemeinsamen Gesellschaftsräume, im Obergeschoß die Schlafräume und Waschräume usw. liegen sollten; das Dachgeschoß sollte nicht ausgebaut werden (Grundrisse in No. 24). Dem entsprechend sind die Räume verteilt: sämtliche Arbeitszimmer (4—6 Zöglinge in einem Zimmer), Arbeitszimmer des Adjunkten, Musik- und Speisezimmer liegen im Erdgeschoß, das Speisezimmer mit der Anrichte an die Pastor-Wohnung anschließend. Im Obergeschoß liegen zwei Schlafräume und Einzel-schlafzimmer, Waschräume, Krankenzimmer mit Bad, Aula und Schlafzimmer des Adjunkten usw.; im Untergeschoß sind Wirtschaftsräume, Kochküche mit Zubehör, Portierwohnung mit Heizung, Turnraum und Bad- und Brauseraum untergebracht.

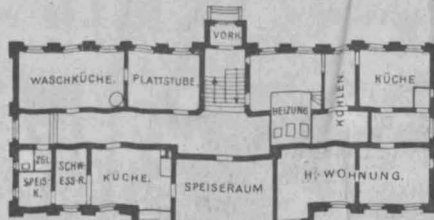
Die Baukosten einschließlich Gartenanlagen, Wegen, Einfriedigung, innerer Einrichtung, Möbeln, Lampen, Gardinen usw. betragen 352 000 M. —

Die Fürsorgeanstalt für weibliche Zöglinge des evangelischen Diakonissenhauses in Tel-

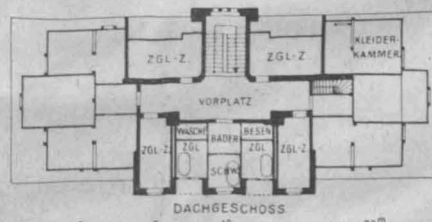
tow erstrebte den Wunsch, wie viele Anstalten in neuerer Zeit, Zöglinge, welche besonders schwer zu behandeln und schwer zu erziehen oder auch geistig minderwertig sind, von den anderen Zöglingen abzusondern, einerseits, um einen schlechten Einfluß der Schwererziehbaren auf die anderen Zöglinge zu vermeiden, andererseits, um erstere entsprechend ihrer Art erziehen und behandeln zu können. So entstand das Haus für schwer erziehbare Zöglinge. Viele Erfahrungen seitens der Anstaltsleitung und Rücksichten in pädagogischer Beziehung mußten bei der Planung des Gebäudes berücksichtigt werden und der Entwurf reifte denn auch erst nach vielen Besprechungen mit dem Direktor der Anstalt, Hrn. Pastor Buschmann, nach vielen Versuchen und Besichtigungen anderer Anstalten im Laufe eines Jahres. In dem Gebäude mußten innen und außen viele Einrichtungen vereinigt werden, welche geeignet gewesen wären, dem Gebäude



ERDGESCHOSS.



KELLERGESCHOSS.



DACHGESCHOSS.



OBERGESCHOSS.

Evangelisches Diakonissenhaus in Teltow.

einen finsternen, gefängnismäßigen Eindruck zu verleihen. Das mußte jedoch vermieden werden; vielmehr wurde größter Wert auf einen gefälligen und einladenden Charakter des Gebäudes gelegt.

Das Gebäude kann 26 Zöglinge in Einzelzimmern aufnehmen. 22 Einzelzimmer von 8,4 qm und 25,3 cbm Größe liegen in 4 Abteilungen in 2 Geschossen. Jede Abteilung hat ein besonderes Schwesternzimmer und zu jeder einzelnen Abteilung gelangt

eine besondere Küche mit nebenliegendem gemeinsamem Eßzimmer und Schwestern-Eßzimmer vorgehen, damit aus letzterem auch die Zöglinge während des Essens beaufsichtigt werden können. Sonst befinden sich im Untergeschoß noch Waschküche, Plättstube, Heizung und Portierwohnung.

Sämtliche Fenster der Zöglingzimmer und auch andere Fenster, soweit sie von den Zöglingen erreichbar sein können, sind vergittert. Da diese Ver-

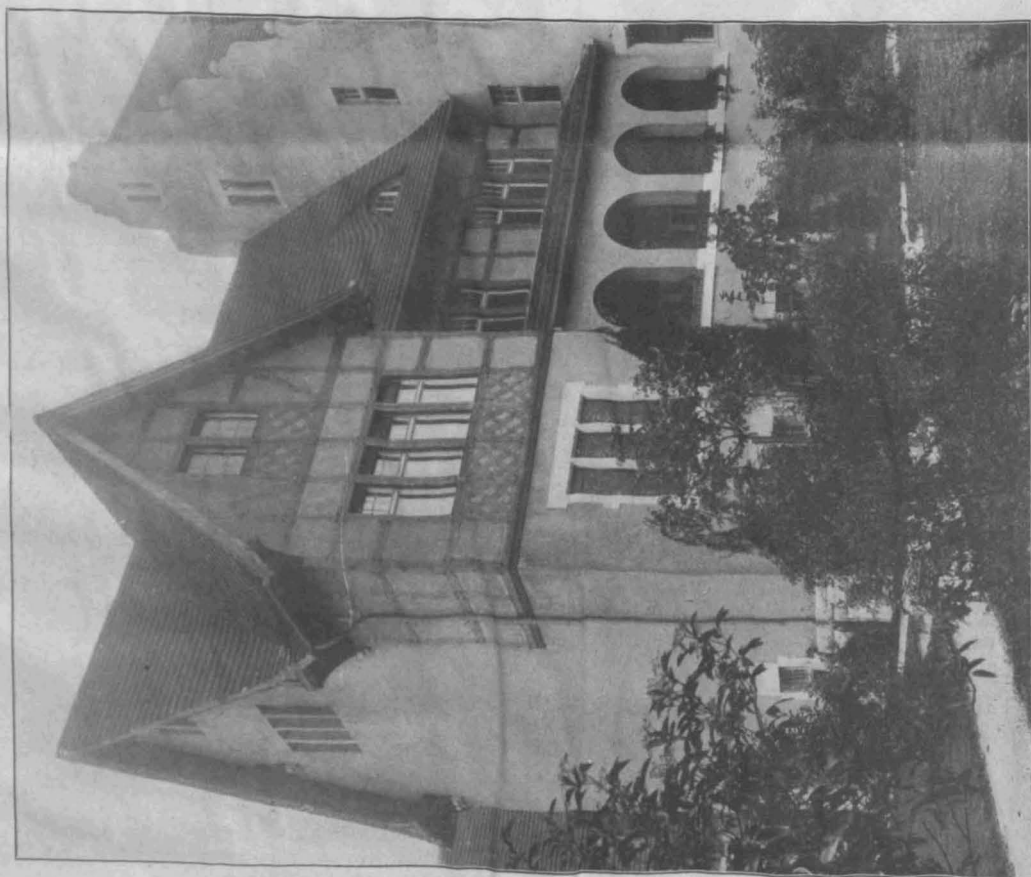
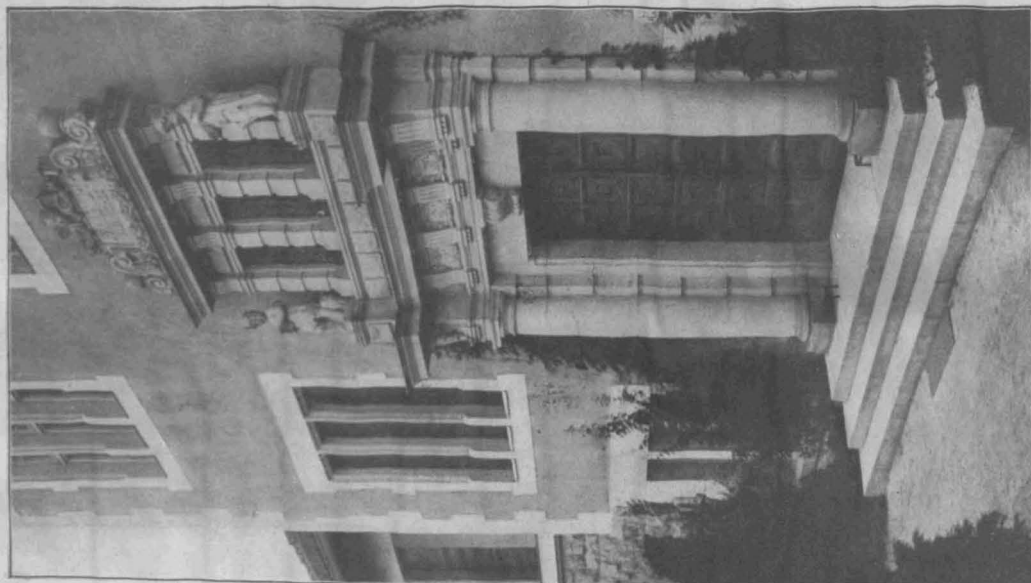
gitterung von außen nicht sichtbar sein sollte, bot die Lösung dieser Frage große Schwierigkeiten. Viele

Versuche führten dahin, die Gitterstäbe teils so zu legen, daß sie mit den Sprossen sich deckten, teils wurden die Sprossen selbst als Gitter ausgebildet. Die Fenster sind mit Kippflügeln, teils von dem Gang aus

stellbar, versehen und z. T. mit Drahtglas verglast. Große Sorgfalt wurde auf die Installation verwendet. Die Beleuchtung erfolgt größtenteils durch Elektrizität. Nur in Räumen mit dauerndem Licht wurde neben dem elektrischen Licht auch noch Gas verwendet. Von den

Eingängen zum Gebäude, von allen Fluren und auch von den Schwesternzimmern ist es möglich, die elektrische Beleuchtung ein- und auszuschalten, sodaß

auch das ganze Haus durch eine Schaltung erhellt werden kann. Jede Schwester ist in der Lage, erst den Flur, oder auch erst das ganze Treppenhaus zu erleuchten, bevor sie ihr Zimmer verläßt. Die elektrische Beleuchtung in den Einzelzimmern ist zur Ermöglichung von Handarbeiten unmittelbar über dem Tisch in sicherem Gehäuse und in der Wand eingelassen angebracht. Von jedem Einzelzimmer führt eine Klingelleitung zum Schwes-



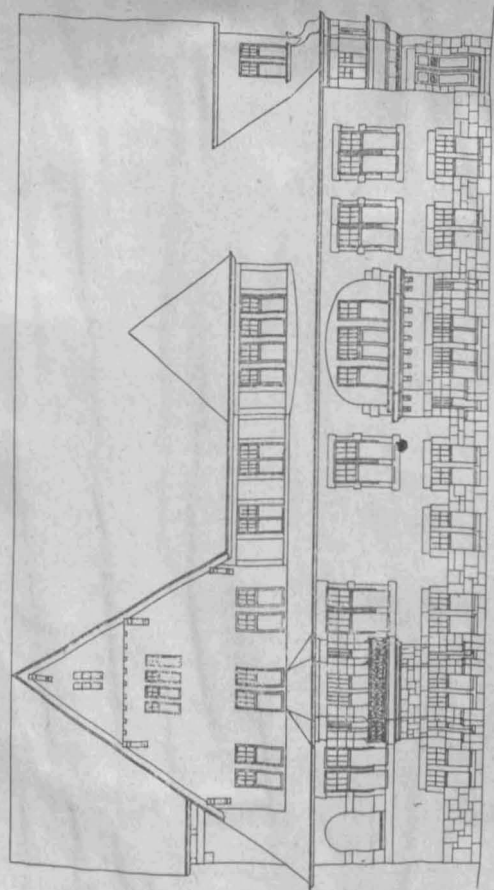
Paulinum in Berlin-Dahlem. Architekt: Carl Kujath in Berlin.

man vom Vorplatz aus durch eine durchsichtige Gittertür mit schmiedeisernem Gitterwerk. Zwei Tageräume, welche am Vorplatz liegen, dienen für den Handfertigkeits-Unterricht und für die Uebungsstunden. Im Dachgeschoß sind 4 größere Einzelzimmer, abgesondert von angrenzenden Räumen, angelegt. Wenn auch die Insassen dieses Gebäudes die Hauptmahlzeiten aus der Zentralküche bekommen, so ist dennoch für die Morgen- und Abendmahlzeiten

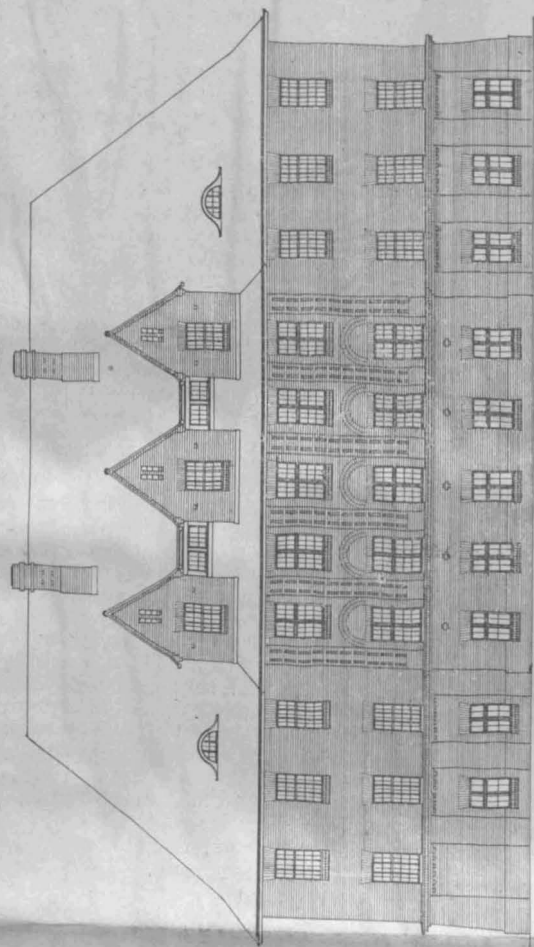
ternzimmer oder zur betreffenden Station. Alle Schwesternzimmer und der Portier haben unter einander Verbindung durch Haustelephon und letzterer,

Zimmer sind vom Gang aus zu bedienen. Auch die Rolljalousien, welche von innen in einzelnen Zimmern vor die Fenster gelassen werden können, sind vom Gang aus zu handhaben.

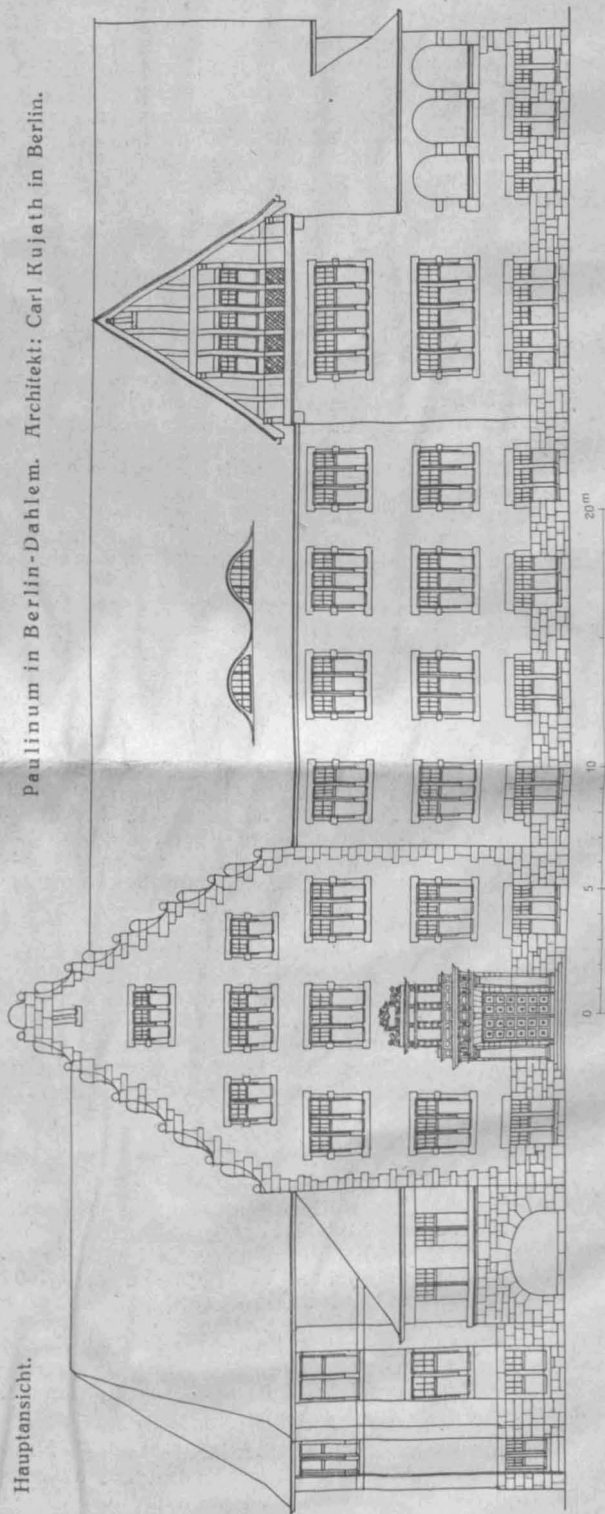
Wenn auch manche Einrichtungen in dem Gebäude vorgesehen und manche Vorsorge getroffen wurde, um gegebenenfalles Herr über die Zöglinge zu bleiben, so muß doch allgemein gesagt werden, daß diese Einrichtungen weniger gebraucht werden



Ansicht an der Ehrenberg-Straße.
(Flügel mit der Inspektor-Wohnung.)



Evangelisches Diakonissenhaus in Teltow. Hauptansicht.



Paulinum in Berlin-Dahlem. Architekt: Carl Kujath in Berlin.

Hauptansicht.

wie das Schwesternzimmer im Erdgeschoß telephonische Verbindung mit dem Mutterhaus. Alle Schaltungen, Heizkörper-Ventile, Kippflügel der Zöglinge-

und mehr nur in der Möglichkeit ihrer Anwendung die Zöglinge zu gesittetem Betragen veranlassen. Im allgemeinen gehören zu der Erziehung der Zöglinge viel Liebe, Geduld und Energie und wenn man Gelegenheit hat zu beobachten, in wie hohem Grade diese bei dem vielseitigen Unterricht in theoretischen Dingen, im Nähen, Waschen, Feinplätten und Kochen geübt werden muß und geübt wird und wie die Zöglinge hierfür später dankbar sind, dann kann man

dem Wirken einer solchen Anstalt nur die höchste Anerkennung entgegen bringen.

Der Gebrauch des Gebäudes bedingte neue Anlagen der Wasser-Zu- und Ableitung, elektrischer Kabel, Gas usw. von der Straße aus in etwa 250 m

Vermischtes.

Neuregelung des städtischen Bauwesens in Ludwigs-hafen am Rhein. Die Mannheim gegenüber liegende große rheinische Hafenstadt der bayerischen Pfalz hat infolge der starken Entwicklung eine Neuregelung ihres städtischen Bauwesens vorgenommen, die den nach dem Krieg zu erwartenden Verhältnissen gerecht zu werden versucht. Das Bauwesen wurde in ein Hochbauamt und in ein Tiefbauamt geteilt. Zum Leiter des Hochbauamtes wurde der bisherige Stadtbaumeister Sternlieb mit der Amtsbezeichnung „Stadtbaurat“ bestellt, während für die Leitung des Tiefbauamtes eine geeignete Kraft noch berufen werden wird. Zu den wichtigsten Aufgaben der schnell wachsenden großen pfälzischen Handels- und Industriestadt zählen die Fragen des Städtebauwesens, die bei der schnellen Entwicklung der Stadt bisher nicht in einer der Bedeutung der Stadt entsprechenden Weise gepflegt werden konnten. —

Allegorische Figuren für den Hubertus-Brunnen am National-Museum in München. Aus Anlaß des 80. Geburtstages des Prinzregenten Luitpold von Bayern hat, wie die M. N. N. schreiben, die Stadtgemeinde München aus städtischen und staatlichen Mitteln am neuen National-Museum einen Brunnentempel errichtet, der am 18. Juni 1907 enthüllt wurde. Nach dem ursprünglichen Entwurf sollten an dem Brunnen vier allegorische Figuren aufgestellt werden, für die je 50 000 M. als erforderlich bezeichnet wurden. Die Ausführung und Aufstellung dieser Figuren wurde damals auf eine spätere Zeit verschoben. Ein Kunstfreund hat nun dieser Tage der Stadtgemeinde den Betrag von 150 000 M. für drei dieser Figuren zur Verfügung gestellt.

Der Brunnen, der dem Hubertusorden als dem Wittelsbachischen Hausorden gewidmet ist und daher den Namen Hubertusbrunnen erhalten hat, ist eine Schöpfung des Münchener Meisters Professors Dr. Adolf v. Hildebrand und bildet einen Teil der zu Ehren des Regenten geschaffenen Denkmal-Anlage, die erst durch die nach dem Tod des Regenten aufgestellte Reiterstatue vollendet worden ist. In der Form eines länglichen Rechteckes erbaut, enthält der Tempel in seinem Inneren inmitten eines Brunnenbeckens die auf einem Marmorsockel stehende Bronzestatue des Hubertus-Hirsches mit dem im Geweih angebrachten Strahlenkreuz. Die Kuppel des Baues endigt mit einem ornamental Postament, welches die kniende Figur des hl. Hubertus trägt, der in der Linken das Geweih, in der Rechten den Jagdspieß trägt. Die vier Ecken des Baues haben Nischen mit Postamenten erhalten, auf welche die Figuren, zu deren Anschaffung die oben erwähnte Stiftung erfolgt ist, zu stehen kommen. Die Figuren, die Jagdmotive verkörpern, werden von Professor Hildebrand modelliert. Die Ausführung und Aufstellung erfolgt nach dem Krieg. —

Wettbewerbe.

In einem Wettbewerb um künstlerische Erinnerungs-Gegenstände zum Reformations-Jubiläum, den das Landes-Gewerbe-Museum in Stuttgart veranstaltet hatte, fielen zwei I. Preise von je 250 M. an Wilh. v. Eiff in Göppingen und Ludw. Gies in München. Vier II. Preise von je 100 M. erhielten Eugen Göttlich in München, J. F. Basseches-Bugwart in Dessau, Heinr. Sattler in München und Walt. Sutkowski in Berlin. Zwei III. Preise von je 50 M. wurden Hans Stangel in München und E. K. Erhardt in Pforzheim zugesprochen. Durch lobende Anerkennung wurden 7 Arbeiten ausgezeichnet. —

Einen Wettbewerb um Entwürfe für ein Denkmal für den Grafen Zeppelin erörtert Prof. Dr. Gustav E. Pazaurek in der Nummer der „Schwäb. Kronik“ vom 15. März 1917. Er hat ein Landes-Denkmal für Stuttgart im Auge, dem Mittelpunkt des Landes, von wo der moderne Luftschiffbau seinen Siegeszug in die Welt angetreten habe. In dem Denkmal müsse etwas von dem Gigantischen der modernen Technik, zu deren Hauptvertretern Zeppelin zählte, zur Darstellung kommen. Welchen Ausdruck der künftige Schöpfer des Denkmals für den Riesenflugzeug-zeitlicher Technik finde, wie er die himmelwärts gerichtete Sehnsucht gestalten und den Idealismus verkörpern, wie er die Hingabe an das Vaterland darstellen und die Beziehungen zum rein Persönlichen knüpfen wolle, das sei Sache des künstlerischen Genies. Ob und wie weit die

Länge, welche gleich für den Anschluß späterer Gebäude bemessen wurden. Einschließlich dieser Kosten, der Regenabflußleitung, des nachträglichen Ausbaues des Dachgeschosses und verschiedener Einrichtungen betrugen die Baukosten 110 000 M. —

Architektur mit der Skulptur zusammen arbeiten müsse, solle keiner Beschränkung unterworfen werden. Doch lehnt er ein einseitiges Vorherrschen der Architektur oder Riesenausmaße ab.

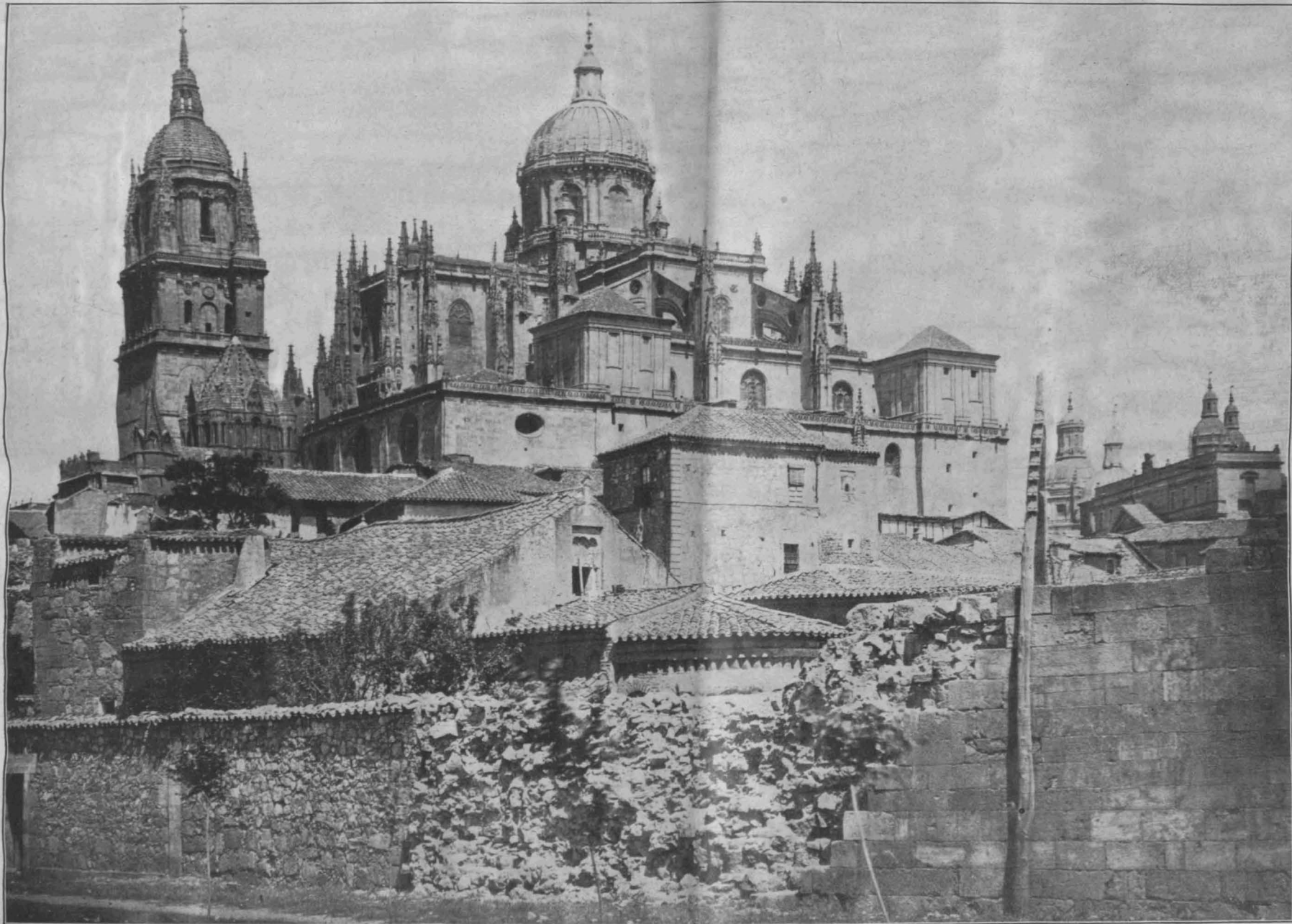
Er denkt sich zunächst einen Wettbewerb unter den in Württemberg ansässigen oder geborenen Künstlern. Und zwar einen Ideen-Wettbewerb, der sich nicht allein auf den Denkmal-Gedanken, sondern auch auf den Ort für das Denkmal zu beziehen habe. Die Geldmittel für das Denkmal seien in Württemberg zu sammeln. Er will damit ein späteres Denkmal in der Reichshauptstadt nicht ausschließen, aber es dürfe das künftige Stuttgarter Denkmal einem späteren Berliner an Umfang nicht nachstehen. Daß es ihm auch an künstlerischer Bedeutung nicht nachstehe, sei Ehrensache der württembergischen Künstler. Mit den finanziellen Vorbereitungen müsse bald begonnen werden, wenn auch Wettbewerb und Ausführung erst nach Beendigung des Krieges in Frage kommen könnten.

Der Vorschlag eines Ideen-Wettbewerbes nicht nur für die Form, sondern auch für den Platz des Denkmals erscheint uns umso beachtenswerter, als ein Denkmal für den Grafen Zeppelin außerordentlichen künstlerischen Schwierigkeiten nach Inhalt und Form begegnen dürfte. Das hat schon der seinerzeitige Wettbewerb um Entwürfe für ein Denkmal der Telegraphischen Union für Bern gezeigt. Umso mehr ist ein einem Hauptwettbewerb vorangehender vorbereitender Wettbewerb am Platz, der unbedingt schon bald erlassen werden müßte, um vor allem auch die Platzfrage zu klären. Diese sowie die Form des Denkmals dürften keinesfalls allein den Entscheidungen eines Komitees überlassen bleiben. Deutschland ist leider zu reich an Erfahrungen, die auf diesem Wege gewonnen wurden und nur in den seltensten Fällen wieder gut gemacht werden können. Der Künstler und der sachverständige Kunstfreund müssen hier entscheiden, nicht der Laie, und sei er vom besten Willen beseelt. —

Die städtischen Notstands-Wettbewerbe für die Architekten von Wien, die wir S. 103 erwähnten, gliedern sich in 2 Gruppen von Wettbewerben: in allgemeine, an denen jeder in Wien ansässige Baukünstler von deutscher Volkszugehörigkeit teilnehmen kann, sowie in beschränkte, zu denen besondere Einladungen ergehen. Für die allgemeinen Wettbewerbe sollen 5 Aufgaben gestellt werden; für Preise sind zusammen 23 000 K. bestimmt. Für die beschränkten Wettbewerbe sind Preise in der Gesamtsumme von 21 400 K. beschlossen worden. Unter den Aufgaben befinden sich Entwürfe für öffentliche Anschlagsäulen, für eine Verkaufshalle für Blumen in Verbindung mit einem vornehmen Tee-Salon vor dem Gebäude der Sezession an der Wien-Zeile, für ein neues Schulgebäude auf der Schmelz, für die Anlage und die Bauwerke eines südlichen Hauptfriedhofes für Wien und Studien über die Bebauung des Karls-Platzes unter Berücksichtigung der Wirkung der Karls-Kirche. Durch den Beschluß, das neue Kaiser Franz Josef-Stadtmuseum nicht, wie früher geplant war, auf dem Karls-Platz, sondern auf der Schmelz zu errichten, ist die sehr schwierige Karls-Platz-Frage in ein neues Stadium getreten. Sehr schwierig ist diese Frage heute deshalb, weil in den baulichen Veränderungen der Gebäude der Technischen Hochschule in Wien Zustände geschaffen wurden, welche die Rücksicht auf die Karls-Kirche erheblich erschweren. Und auch diese selbst stellt unter den heutigen Verhältnissen Forderungen, die mit den künstlerischen Grundsätzen, auf deren Grundlage sie entstanden ist, zumteil im Gegensatz stehen. Es sei nur an den Umstand erinnert, daß die Kirche des heiligen Karl Borromäus noch im 18. Jahrhundert frei stand und den Bürgerspital-Gottesacker mit der Kapelle S. Rochi zur Seite hatte. Sämtliche Ansichten der Kirche sind für eine Freilage entworfen. Der beabsichtigte Wettbewerb dürfte in dieser schwierigen Frage einige Klärung bringen. —

Inhalt: Erziehungs- und Wohlfahrtsbauten von Carl Kujath in Berlin. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Holmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



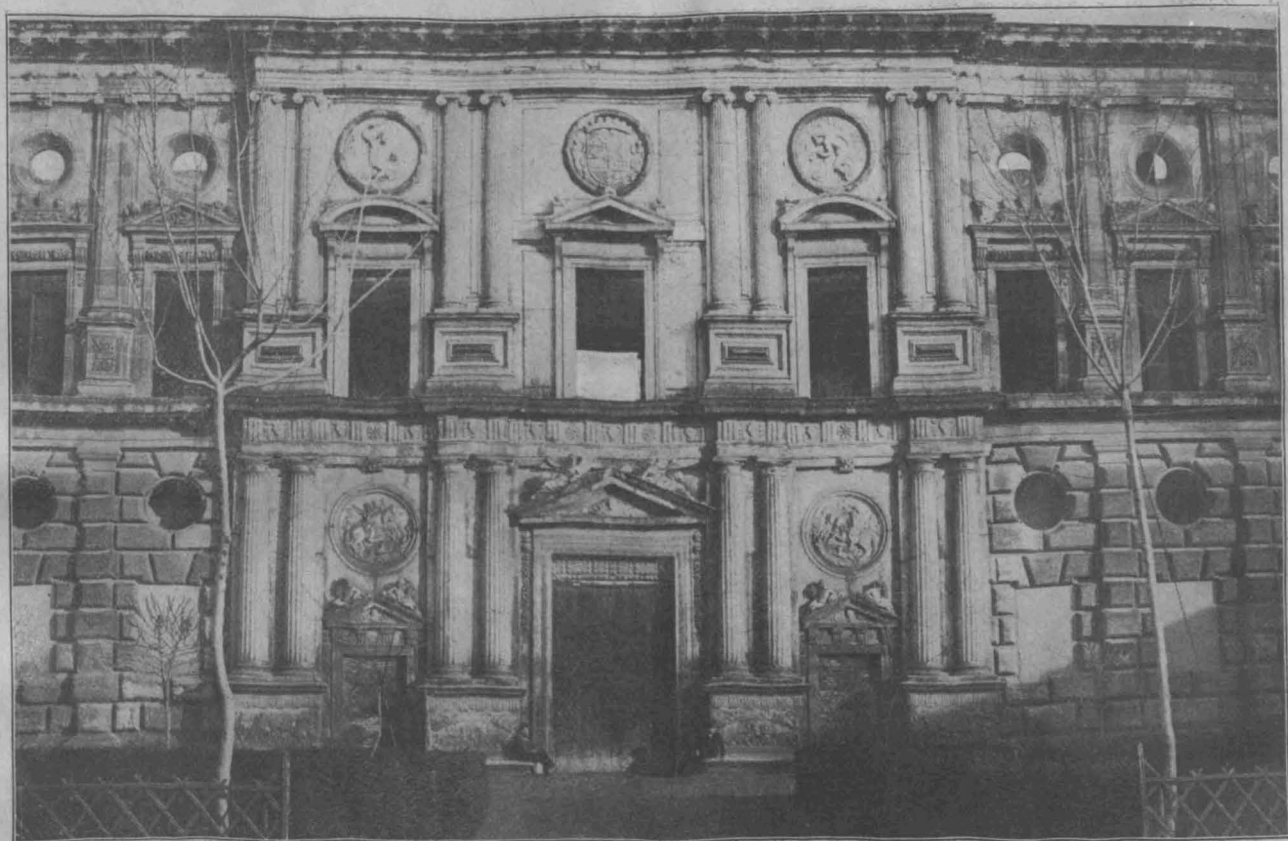
ATHEDRALE VON
SALAMANCA. ***

=== DEUTSCHE ===

** BAUZEITUNG **

51. JAHRGANG 1917.

*** NO. 26. ***



Spanien. Palast Karl's V. auf der Alhambra in Granada.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

51. JAHRGANG. N^o 26. BERLIN, DEN 31. MAERZ 1917.

FUER DAS



VATERLAND

Manch ein Held, der hin sein Leben gab,
Liegt, wer weiß wo, in der Ferne,
Doch auch über unbekanntem Grab
Leuchten der Heimat Sterne.
Und Sonnenstrahlen, die niederglüh'n,
Lassen wilde Blumen darauf erblüh'n.

Johannes Trojan.



auf dem Felde der Ehre sind im Kampf für das Vaterland aus dem Kreise unserer Fachgenossen gefallen oder den auf dem Schlachtfeld erhaltenen Wunden erlegen *):

Heinrich Aden, Reg.-Bauführer von Merseburg. — Karl Ast, Bauamtm. im bayer. Landesamt für Wasserversorgung. — Karl Beck, Kand. der Ingenieurwissenschaften aus Breslau. — Hans Behr, Dipl.-Ingenieur von Hannover. — Walter Brauer, Dipl.-Ingenieur in Düsseldorf. — Ernst Cott, Reg.-Baumeister in Charlottenburg. — Franz Heinr. Dahmen, Architekt von Düsseldorf. — Konrad Ehrlich, Architekt von Dresden. — Karl Eisold, Ingenieur von Radebeul. — Ewald Fischer, Dipl.-Ing., Architekt von Dortmund. — Karl Friedenthal, Dr.-Ing. in Breslau. — Bernhard Fritsch, Dipl.-Ingenieur von Hamburg. — Otto Gallus, Dipl.-Ingenieur aus Darmstadt. — Franz Gräfe, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. aus Leipzig. — Friedrich Haas, Reg.-Bmstr., Vorst. des Mil.-Bauamtes Colmar-Neubreisach. — Karl Haas, Dipl.-Ingenieur von Aalen. — Hanns Tristan Habich, Architekt in Hamburg. — Karl Hartling,

*) Der in Nr. 96, Jahrg. 1916 als gefallen gemeldete Reg.-Bmstr. Herm. Völker zu Dieburg ist seinerzeit amtlich als gefallen gemeldet worden; zu unserer Freude erhalten wir jetzt die Mitteilung, daß derselbe lebt und verwundet nach längerem Aufenthalt im Lazarett sich nunmehr im Gefangenen-Lager in Kegworth-Derby in England befindet.

Ingenieur aus Leipzig. — Kurt Hauswald, Architekt von Kiel. — Hermann Helling, Dr.-Ing. von Groß-Flottbek (Dresden?). — Otto Hoffmann, Architekt von Berlin. — Max Kämpfer, Dipl.-Ingenieur von Berlin - Grunewald. — Otto Kahn, Dipl.-Ingenieur aus Dortmund. — Oskar Kaiser, Dipl.-Ing., Betr.-Insp. beim Magistrat in Berlin. — Gustav Kirstein, Architekt von Stettin. — Friedrich Koenig, Ober-Bauinspektor in Karlsruhe i. B. — August Koob, Dipl.-Ing., Dir. der Schmidt'schen Heißdampf-Ges. in Cassel. — Erwin Krippendorf, Dipl.-Ing. von Weimar. — Karl Krüger, Kand. der Ingenieurwissenschaften von Elbing. — Paul Künne, Dipl.-Ingenieur aus Braunschweig. — Erich Lange, Reg.-Baumeister in Braunschweig. — Gust. Leffers, Schiffbauingenieur von Wilhelmshaven. — Kurt Lehmann, Dipl.-Ingenieur von Leipzig. — E. Leutemann, Bauamt. beim Landbauamt Chemnitz. — Dr. Otto Mannesmann, Dipl.-Ingenieur in Remscheid. — Albert Marum, Dipl.-Ingenieur von Karlsruhe. — Reinhold Mertes, Dipl.-Ing., Reg.-Bauführer. — Dr. Georg Meyer, Ob.-Ing. der Siemens-Schuckertwerke in Berlin. — Karl Pertz, Ingenieur aus Dresden. — Karl Pirrmann, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. aus Schadeleben. — Alfred Preller, Dipl.-Ingenieur von Dresden. — Franz Preul, Prof., Oberlehrer an der kgl. Baugewerkschule in Köln. — Hans Raithel, Dipl.-Ingenieur. — Arno Regling, Reg.-Bauführer aus Charlottenburg. — Arnold Reinschagen, Dipl.-Ingenieur von Charlottenburg. — Hugo Rudelt, Architekt aus Berlin. — Heinrich Schäfer, Architekt von München. — Albert Schmid, Kulturbauamts-Ass. in Augsburg. — Walter Schmitz, Ingenieur aus Duisburg-Meiderich. — Günther Schnorr, Dipl.-Ingenieur von Hildesheim. — Heinrich Schwarz, Dipl.-Ing. beim Bauamt für die Oder-Regelung in Greifenhagen. — August Stengler, Bauamtsassessor von München. — Hans Thieme, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. in Bromberg. — Otto Wahrenberger, Reg.-Bmstr. beim württemb. Revisions-Verein. — Hans Walter, Dipl.-Ingenieur aus Breslau. — August Weiß, Dr.-Ing., Flurbereinigungs-Geometer in München. — Werner v. Wenden, Kand. des Hochbauamtes aus Kolberg. — Aug. Wiese, Dipl.-Ingenieur aus Hainholz. — Julius Wriedt, Dipl.-Ingenieur von Altona a. E. — Max Zettler, Bauamt. a. D., Stadtbauinsp. in Leipzig. — Karl Zimmermann, Baurat in Oppeln. — Erich Zuhau, Dipl.-Ingenieur aus Stuttgart. —

Studierende der Techn. Hochschule in Berlin: Hans Hallgarten, Heinrich Siewerth (Hörer), Franz Sypniewski, Heinrich Tilger, Rudolf Trintwede, Otto Warnstedt (Hörer).

Studierende der Techn. Hochschule in Darmstadt: Kurt Becker, Hans Girmscheid, Dipl.-Ing. Erich, Hildmann, Ludwig Ihl, Willi Lotz, Max Ruhsert, Otto Schranz, Herwig Schröder, Theodor Stautner, Wilhelm Straus.

Studierende der Techn. Hochschule in Dresden: Karl Dietsch, Georg Engelken, Hans Forbriger, Wilhelm Franz, Karl Frey, Erich Friedrich, Helmut Hager, Willi Hauschildt, Paul Hennen, Gottfr. Jacobi, Fritz Kirchhübel, Erich Klepel, Gerhard Knothe, Georg Malkoff, Dipl.-Ing. Gust. Meier, Alexander Schlegel, Rudolf Taud, Friedrich Wächtler, Wilhelm Zeise.

Studierende der Techn. Hochschule in Hannover: Hans Auchter, Richard Behrens, Georg Bertram, Hans Blume, Theodor Ebmeyer, Hermann Fick, Karl Weide Fries, Artur Gerlach, Otto Werner Hartwig, Karl Jakob, Alfred Karger, Erich Kirchner, Franz Meyer, Werner Opderbeck, Hermann Schaper, Fritz Schemering, Hans Schoch, Hermann Stephan.

Studierende der Techn. Hochschule in Karlsruhe: Wilhelm Dreßler, Wilhelm Eckert, Max Hosp, Günther Köpcke, Karl Loeser, Kurt Platz, Otto Sauerhöfer, Iwan Wardeff. —

Liste I Jahrgang 1914 in No. 78, II in 81, III in 85, IV in 90, V in 96, VI in 89, VII in Jahrgang 1915, No. 5, VIII in 13, IX in 23, X in 43, XI in 55, XII in 67, XIII in 79, XIV in 99, XV in Jahrgang 1916, No. 10, XVI in No. 19, XVII in No. 46, XVIII in No. 71, XIX in No. 96. —

Spanien.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 125, 128 und 129.

Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird Spanien nach dem Krieg in ein engeres Verhältnis zu Deutschland und Oesterreich treten und wohl das Ziel der meisten der Reisepläne werden, die bisher auf Italien gerichtet waren. Der hundertste Geburtstag des berühmtesten Romantikers Spaniens, José Zorilla's, der am 21. Februar 1817 in dem alten gotischen Valladolid zur Welt kam, ist in Deutschland nicht unbeachtet geblieben. In der Politik unserer Tage hat sich Spanien als moderner

Staat insofern bewährt, als es trotz seiner Vorliebe für lateinische Kultur, die in ihm weit verbreitet ist, Deutschland während des Krieges Bewunderung und Verehrung entgegen gebracht hat. Gewiß, der Spanier hat von Natur aus eine gewisse romantische, ja träumerische Veranlagung, die ihn gern politischen Idealen nachgehen läßt; er verschließt sich aber auch nicht vor der Wirklichkeit der Tatsachen und diese weist ihn auf freundliche Beziehungen und Gesinnungen zu Deutschland. Dafür fordert Spanien aber auch von diesem ein weitsichtiges Ver-

Das Haus des Ratsherrn Johann Uphagen in Danzig.

Theodor Fontane hat es in seiner zugleich durchdringenden und gemütvollen Art einmal ausgesprochen, wir seien nicht unempfindlich gegen das heitere Neue; wir ließen es nicht nur gelten, wir freuten uns desselben auch. „Aber jene toten Dinge“, fährt er fort, „die je älter sie werden, mehr und mehr in wirkliches Leben hinein zu wachsen scheinen, an ihnen haftet doch immer der wahre Reiz, und die Pflege dieses Ueberlieferten ist der Zug wirklicher Vornehmheit, dem man in Schlössern und Häusern begegnen kann“. Diese Empfindung des Hineinwachsens in wirkliches Leben hat namentlich der Besucher Danzigs, wenn ihm die alten Zeugnisse des materiellen Lebens eines vergangenen Zeitalters dieser reichen Handelsstadt entgegen treten und er sie mit der Empfindung des heutigen Lebens umgibt. Es bedarf dazu nicht einmal der Heranziehung der monumentalen Bauwerke, der Kirchen, des Rathauses, des Zeughauses, der Stadttore; auch das Wohnhaus in seinen vornehmen Beispielen vertritt jene feine Lebenshaltung der damaligen reichen Kaufherren, die uns heute wieder in manchen Zügen vorbildlich geworden ist und in unser wirkliches Leben hinein zu wachsen scheint. Der einstige Direktor der Provinzial-Kunstschule in Danzig, Johann Carl Schultz, schildert sein Vaterhaus als ein solches Kaufmannshaus. Es diente der Einfuhr aus dem Orient: „Die feinen Waren des Orients mit ihren starken Düften, noch mehr aber die aus China mit ihren, wenn auch nicht schönen, aber doch stilgemäßen wunderlichen Formen, über Holland bezogen und vor meinen erwartungsvollen Augen von ihren Verpackungshüllen befreit, belebten im Verein mit dem sie umgebenden Rokoko meine Phantasie, regten

den Trieb zu Reisen, zu Forschungen, ja zum Schaffen an. Der an der Hausflurtreppe wach haltende römische Legionär aus Eichenholz war mein bester Freund in der Kindheit; ich sagte ihm alle meine Freuden und klagte ihm alle meine Leiden, er war der Held meiner Träume, kämpfte im Beistande der ihn umgebenden Genien mit den neu angekommenen chinesischen Pagoden und Löwen, und blieb stets Sieger... Die Hausflur blieb für mich immer das größte Weltwunder. Die kleinen, glasierten, quadratisch geformten holländischen Fliesen mit blau auf weiß gemalten Landschaften oder figürlichen Gruppen bedeckten gänzlich die Wände derselben. Sie trugen nicht wenig zu der glänzenden holländischen Reinlichkeit bei, die für jede Hausfrau erste Pflicht war. Hausflurbilder, Kunstwerke zweiten und dritten Ranges, durften jedoch auf Mörtelwänden des Atriums niemals fehlen; denn leere, weiß getünchte Wandflächen gaben der damaligen Generation zu wenig zu denken, um sie dulden zu können. Es war keineswegs eine an Ideen arme Zeit, die des Rokoko“.

Das empfindet vor allem auch der Besucher des Hauses des Ratsherrn Johann Uphagen in der Lang-Gasse 12 in Danzig. Johann Uphagen, 1731 in Danzig geboren, war zwar nicht selbst Kaufmann, entstammte aber der Familie eines reichen angesehenen Kaufmannes und sollte nach den Bestimmungen des Vaters sich dem Kaufmannsstande widmen. Er war aber ein Bücherwurm und erwirkte sich die Erlaubnis, in Göttingen juristischen, historischen und philosophischen Studien zu obliegen. Nach vollendetem Studium unternahm er größere Reisen durch Holland und Frankreich und hielt sich einige Zeit in Paris auf. Nach seiner Rückkehr vermählte er sich und übte nun eine reiche ehrenamtliche Tätigkeit im Dienste der Stadt Danzig aus. Bei seiner Verheiratung 1763 erhielt er von seinem Vater das Haus neben dem

ständnis für sein Wesen und seine Eigenart. Der Lebens-Geschichte des Gil Blas von Santillana, einem der berühmtesten Bücher über spanische Sitten und Gebräuche, schickt Lesage eine Anekdote voraus, in der Gil Blas die Geschichte von zwei Studenten erzählt, die an einer Quelle einen Stein mit Inschrift fanden. Der jüngste und unbedachtteste von ihnen beachtete ihn nicht weiter. Der verständigere Gefährte jedoch untersuchte ihn und fand unter ihm einen Schatz. Gil Blas wendet sich nun an den Leser: „Wer du auch seist, du gleichst immer einem der beiden Studenten. Liest du meine Abenteuer, ohne auf die moralischen Winke darin zu achten, so ziehst du keinerlei Nutzen daraus. Liest du aber alles fein mit Bedacht, dann offenbart sich dir, nach Horazens Worten, das Nützliche mit dem Angenehmen zugleich“. Das ist auch die Lage des Reisenden in Spanien. Wer das Land nur als flüchtiger Beobachter durchreist, ohne tiefer in seine Eigenart einzudringen, wird keinen oder unwesentlichen Gewinn von seiner Reise haben. Wer sich jedoch die Mühe macht, in die Sitten, Gebräuche und Geschichte des Landes sich zu vertiefen, seinen Bewohnern und seinen Bauwerken näher zu treten, der wird jenseits der Pyrenäen eine eigenartige Welt mit einer Fülle neuer Aufschlüsse kennen lernen.

Das beweisen namentlich auch eine Reihe der jüngst über Spanien erschienenen Veröffentlichungen, die mit dazu beitragen wollen, der Wanderlust neue Ziele zu geben und auf die auch das Erlebnis der beiden Studenten angewendet werden kann. Als einen Band der im Herderschen Verlag in Freiburg i. Br. erscheinenden „Neuen Bücherei der Länder- und Völkerkunde“ gibt Johannes Mayrhofer „Spanien“ heraus.*) Das Werk stellt sich als einen anspruchslosen Reisebericht dar: „Wen ein kunsthistorisches Kompendium wünscht, der lese mein Buch lieber nicht. Er könnte finden, daß ich einen gewiß achtbaren Maler oder Bildhauer des 17. oder 18. Jahrhunderts nicht genannt habe“. Der Verfasser hat aber sein Werk bestimmt für die, die sich „an erlesensten Herrlichkeiten der Natur und der Kunst berauschen und ein südländisch heiteres Volksleben genießen wollen“. Er betritt die iberische Halbinsel von Gibraltar aus und sieht eine herrliche Landschaft vor sich, „die siegreich, massig aus den Fluten aufsteigt, kein schwächliches Marschland, keine Flachküste mit ein paar Bäumen und ein paar Kühen, sondern eine von titanischen Urgewalten getürmte Felsen-szenerie“. Eine mächtige Felsenburg hat die Natur hier, vom Festland nahezu getrennt, in großartiger Abgeschlossenheit und Selbstsicherheit getürmt. Auf der West-seite baut sich die Stadt Gibraltar auf, Straße für Straße, Gäßchen für Gäßchen über einander empor steigend. Ueber Bobadilla geht es nach Ronda, in die Welt des Wunders. Tief drunten braust und schäumt der Guadale-

vin; senkrecht stürzen die Felsenwände nieder, die in ungeheurer Großartigkeit die Seitenkulissen bilden. Am Fluß liegen Segen spendende Mühlen und friedliche Menschen-Siedelungen. Blühendes Leben und lachende Gefilde treten in Gegensatz zur wilden Naturpracht der Felsen. Durch Oelbäume und Korkeichen und durch den Ausklang der südandalusischen Berge geht es über Bobadilla nach Malaga. Auf dem Weg liegt das gewaltige Gebirge Hoyo von Chorro. Der Guadalhorce bricht sich seinen Weg durch die Bergriesen, ein Urweltkampf von gigantischen Maßen. Daneben singen Brücken und Tunnel das Hohelied des Menschengesistes und der Menschen-Arbeit. Malaga, seine Kathedrale (S. 128), sein Gibralfaro mit den Resten der maurischen Burg Alcazaba, die Stadt mit ihrem Kranz von Bergen und der üppigen Pflanzenwelt des Südens ist oft geschildert worden. Noch einmal entfaltet das Hoyo von Chorro seine phantastische Schönheit, dann kommt Cordoba, das einstige Mekka des Abendlandes. Keine neue Großstadt, kein Trümmerhaufen vergangener Macht und Herrlichkeit, dafür zahllose kleine Gassen und Gäßchen, wohl auch ein Platz mit grünen Anlagen oder ein altes Portal, ein Brunnen, dessen poetisch aus der Höhe herab fallende Wasserstrahlen die Mädchen in langen Rohren auffangen und in ihre Tonkrüge leiten. „O, wie ich sie liebe, diese stillen, bescheidenen Städtchen mit ihren winkligen Gassen, die den Dornröschenschlaf schlummern in Sonne und Blütenduft und frischem Grün und im Schatten einer großen Vergangenheit und einer großen Kathedrale, die ihre Geschichte verkörpert!“ Cordoba ist auch die Stadt der patios, der reizvollen Innenhöfe, die bei einer Wanderung durch die kleinen Gassen mit den niedrigen, hell getünchten Häusern den Blick durch eine schmiedeiserne Gitterpforte auf sich lenken und in denen sich das Leben des Hauses abspielt. Ringsum zierliche Säulen und Arkaden, in der Mitte schaut der blaue Himmel mit dem Sonnenlicht hinein und läßt die Palmen und die breitblättrigen Pflanzen, die den marmornen Springbrunnen umgeben, zur Wirkung kommen. Einige Schritte weiter geht es durch ein offenes, kühles Gemach in einen zweiten, einen dritten Hof, ebenso lauschig und gemütlich. Oder man gelangt in ein Höfchen, dessen ganze Mauer überrankt ist von Zitronenbäumen, in deren grünem Laub die goldenen Früchte glänzen oder die bekleidet ist von reichster Blütenpracht in allen Formen und Farben. „Stelle dir die wundervollste Symphonie vor aus Säulenhallen, Statuen, Marmorbrunnen, Himmelsblau und Sonnengold und saftigem Grün und Blumenwundern vom zartesten Lila bis zum leidenschaftlichsten Rot, und du ahnst, was es um die patios von Cordoba ist, die es verdienten, von einem Horaz in einer Ode besungen zu werden“. Was aber Cordoba groß und unvergänglich macht, das ist nicht die stille Poesie dieser traum-verlorenen Innenhöfe, das ist seine Kathedrale, die

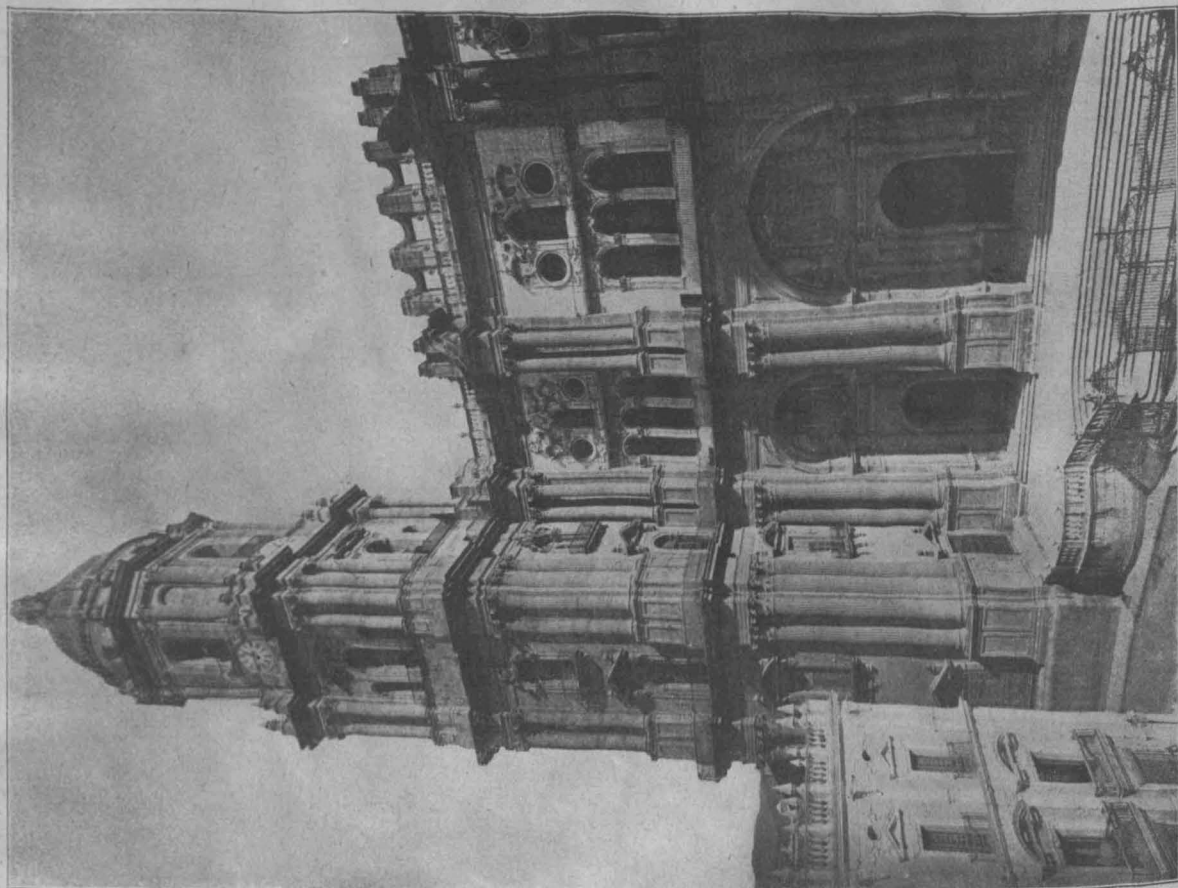
*) Reisebilder. Mit 17 Bildern und einer Karte. XII und 258 Seiten. 1915. Preis 3,60 M., in Pappe 4,20, in Leinwand 4,60 M.

Artushof, in dem sich heute die Danziger Diele befindet, als Wohnsitz angewiesen. Als der Vater 1775 starb und seinen Kindern ein reiches Erbe hinterließ, beschloß Johann Uphagen, sich ein neues Haus zu bauen, das seinem großen Reichtum entsprechen und seine bevorzugte Stellung in der Danziger Bürgerschaft zum Ausdruck bringen sollte. Er wollte sich ein Haus in „modernem“ Stil bauen und wandte sich daher an den Maurermeister Johann Benjamin Dreyer in Danzig, der als ein tüchtiger Meister des Rokoko bekannt war. Von ihm stammte der Entwurf zum „Danziger Hof“ in Warschau, der Wohnung des ständigen Vertreters der Stadt Danzig bei der Krone Polens. Uphagen schloß mit Dreyer einen Vertrag, in dem letzterer sich verpflichtete, den Rohbau mit den Putzarbeiten für 22 600 Gulden, wozu später noch 9000 Gulden für verabredete Verbesserungen und Veränderungen traten, zu erstellen. In sein Tagebuch schrieb Uphagen, „am 16. Oktober 1779, abends nach 6 Uhr, verließ ich endlich mein fast 16 Jahre bewohntes Haus am Langen Markte und schlief diese Nacht zum erstenmale in meinem neugebauten Hause in der Lang-Gasse. 1787 nach Neujahr“, also erst nach 8 Jahren, „war ich mit gänzlicher Auszierung und Möblierung des Hauses endlich soweit fertig geworden, daß ich den 24. Januar, als an dem Gedächtnistage unseres Hochzeitsfestes, unsere Gäste zum ersten mahl auf den Saal, als welcher zuletzt fertig geworden war, aufnehmen konnte“. Das Haus kostete insgesamt 136 689 Gulden Danziger Geld oder etwa 275 000 Mark. Mit Recht führt Stadtbauinspektor Richard Dähne in Danzig in einem von ihm bearbeiteten Führer durch das Haus aus: „Wir müssen die Zeit bewundern, die so großen Reichtum, aber auch so große Wohnungskultur und Wohnungskunst besaß. Denn es ließen sich neben Johann Uphagen noch mindestens 20 Danziger Bürger anführen, die sich in jener Zeit Stadt- oder Landsitze von ähnlichem

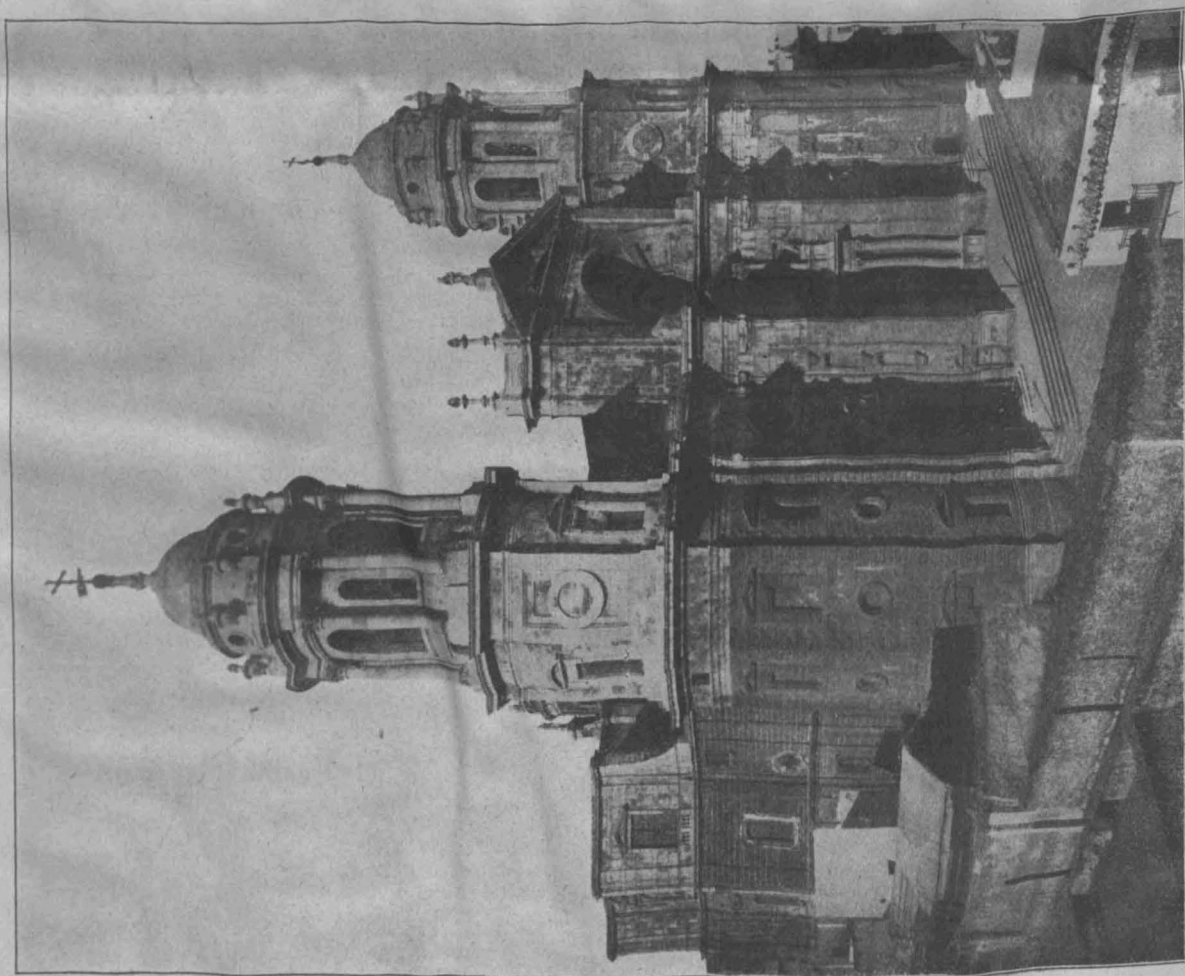
Umfange errichteten“. Und Uphagen bewohnte das Haus mit seiner Dienerschaft allein. Er starb 1802, ein Jahr nach seiner zweiten Gemahlin, kinderlos. Das Haus fiel als ein unveräußerliches und unantastbares Familienstück der Johan Uphagen'schen Familienstiftung zu und wurde gewöhnlich von Erben des Majorates bewohnt. Das ging durch mehrere Generationen, bis der vorletzte Majorats-herr auf's Land zog und dadurch das Haus mehr und mehr verwaiste. Da kam zwischen der Stadt Danzig, welcher die großen Schätze, die das Haus birgt, bekannt waren, und der Stiftung ein Vertrag zustande, nach dem die Stadt das Haus mit der gesamten Innen-Einrichtung und dem Mobiliar gegen eine angemessene Entschädigung zum Zwecke der Einrichtung eines Museums im Charakter eines alten Danziger Patrizierhauses auf 30 Jahr mietete, um es wieder so herzurichten, wie es um etwa 1800 gewesen sein konnte. Das Haus sollte „nicht ein Museum zusammen getragener Stücke einer Kunstrichtung und Stilzeit sein, sondern möglichst die Wohnung des Danziger Patriziers Johan Uphagen darstellen. Man wird daher wohl hier und dort auf das völlig Einheitliche verzichten können, um des Persönlichen willen“. Die mit großer Sorgfalt und feinem Taktgefühl ausgeführten Wiederherstellungsarbeiten wurden von Hrn. Stadtbauinsp. Richard Dähne in Danzig geleitet, der über das Haus auch den genannten ansprechenden Führer heraus gegeben hat, der, mit schönen Abbildungen versehen, das Haus und seine Einrichtung nicht nur für sich, sondern auch im Zusammenhang mit der Danziger Wohnkultur schildert.

Das Haus wurde auf einem Grundstück errichtet, das in der Lang-Gasse 12 in Danzig liegt und bis zur Hundegasse, die parallel mit der Lang-Gasse läuft, durch zieht. Die Frontbreite beträgt nur 9 m, die Tiefe dagegen 77 m. Dieser großen Tiefe entsprechend zerfällt das Haus in

(Fortsetzung S. 130.)

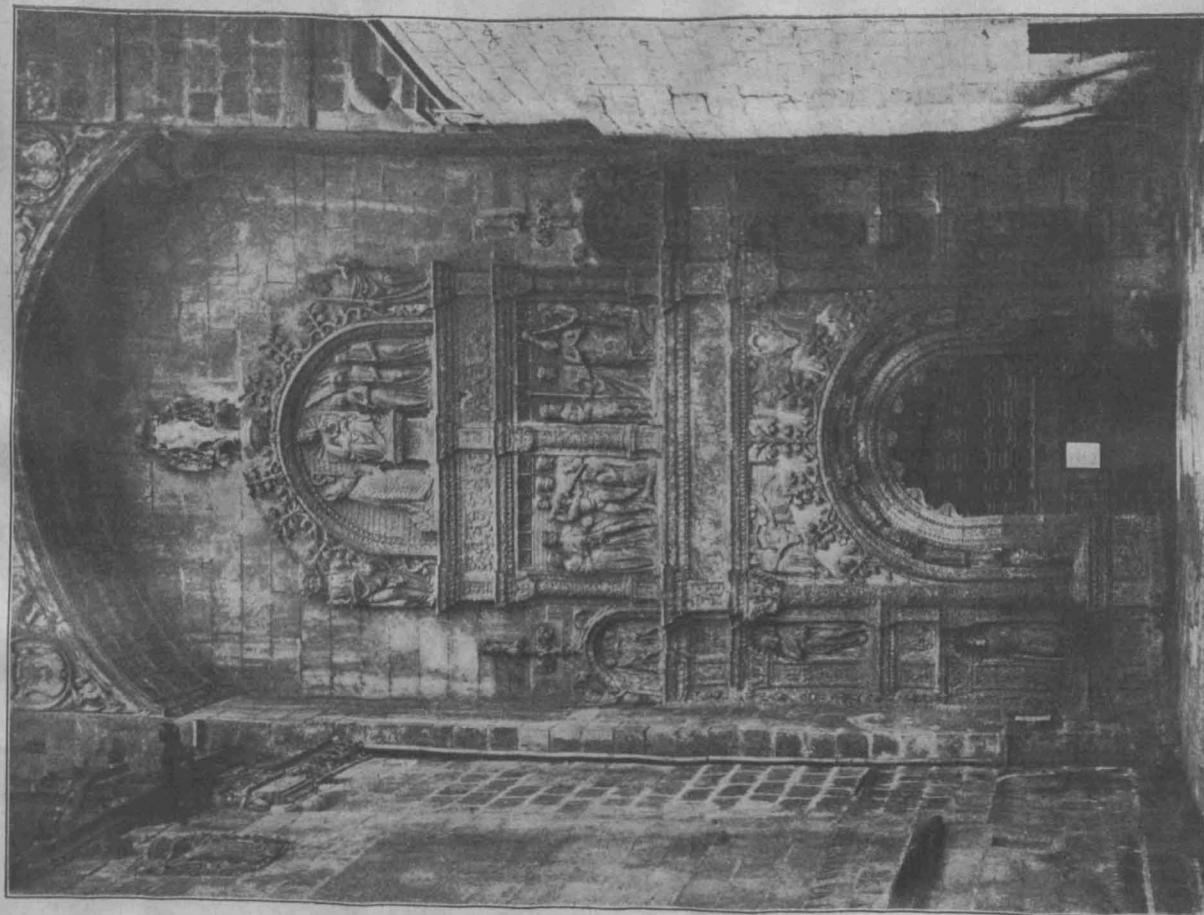


Kathedrale in Malaga.

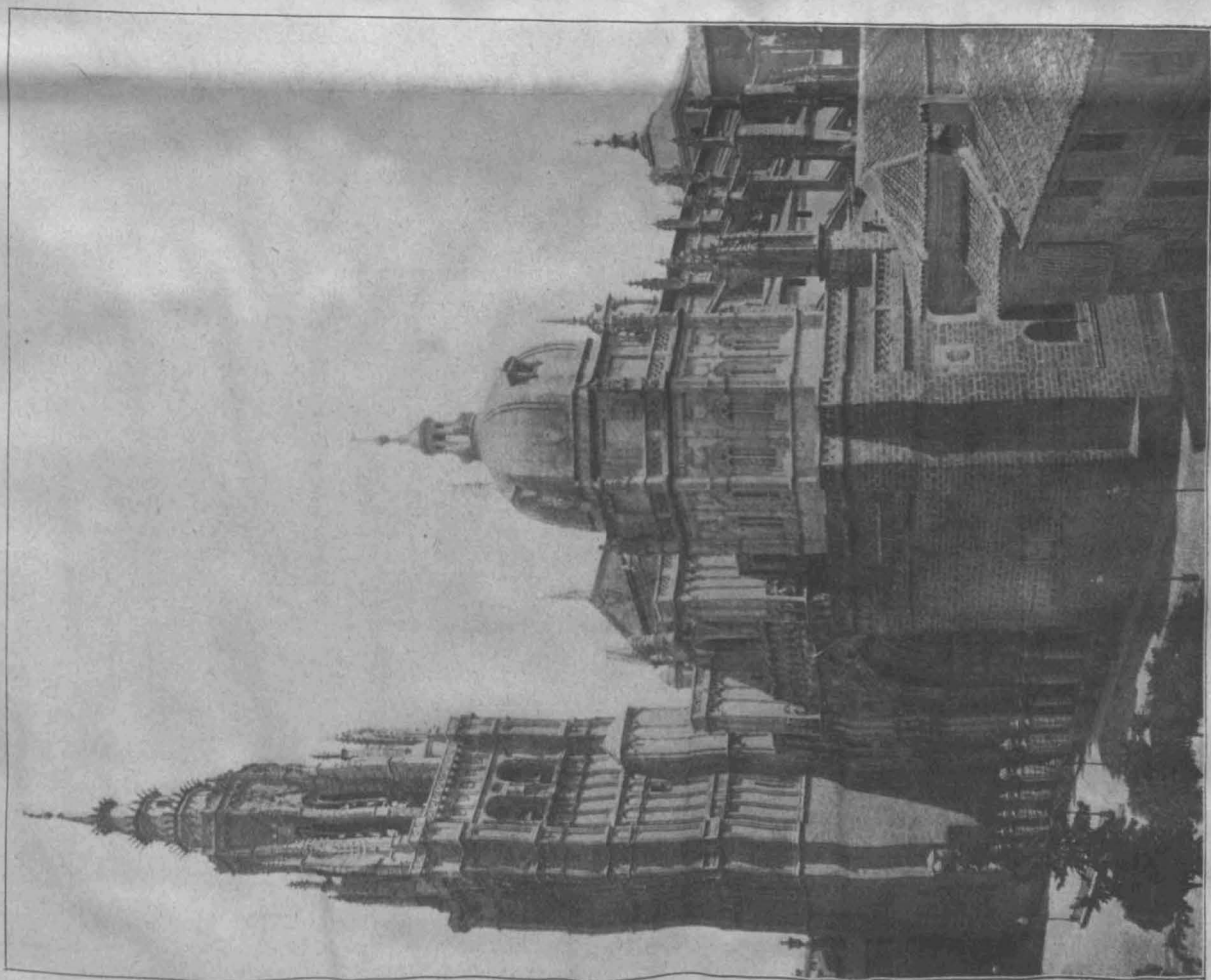


Kathedrale in Cadiz.

Moschee oder Mezquita. Abdu'r-Rahman I., der Omaiade, der den Untergang seines Hauses in den Greueln von Damaskus überlebt und sich dann in Cordoba vom Kalifat des Ostens unabhängig erklärt hatte, errichtete hier, an-



Portal der Kathedrale in Burgos.



Kathedrale in Toledo.

stelle der westgotischen Vinzentius - Kirche, einen Bau, der der Größe seiner geistigen Herrscherschöpfung würdig sein und im Wettbewerb mit dem Heiligtum in Mekka

den Bruch mit dem Orient betonen sollte. Die Moschee beherrscht das Stadtbild; „wer Cordoba sagt, sagt la Mezquita“.

Gefühle die Oberhand gewannen und ein starkes Drängen nach einem geeinigten Deutschland sich geltend machte. Schon bald nach den Wirren des Jahres 1848 wurde es durch die Regierung als die politische Aufgabe Bayerns bezeichnet, den Dualismus der zwei Hauptmächte, die damals Deutschland ausmachten, so zu lenken, daß durch festes Zusammenhalten das Reich der deutschen Nation ungetrennt fortbestehe. Und als durch die Ereignisse des Jahres 1866 der Gegensatz zwischen Preußen und Oesterreich entstand, war es wieder Bayern, das in einem lebensfähigen österreichischen Kaiserstaat, der nicht ein slavischer Staat werde und dadurch dem Deutschum verloren gehe, der vielmehr zu Preußen und dem übrigen Deutschland in freundschaftliche Beziehungen stehe, eine wesentliche Gewähr der Selbständigkeit und Integrität des Landes erblickte. Diese staatliche Sicherung, die sich erhöhte, als das große nationale Ereignis des deutsch-französischen Krieges des Jahres 1870 eintrat und das Volk nunmehr ein freies, einiges Reich mit geschützten Grenzen verlangte, dann das fast leidenschaftliche politische Leben veranlaßten auch die einzelnen Stände, auf ihren Zusammenschluß und ihre Hebung bedacht zu sein. Schon zu Beginn der sechziger Jahre lassen sich diese Bestrebungen unter den Technikern Bayerns erkennen, deren Ergebnis war, daß am 7. August 1864 in Nürnberg die Gründung eines bayerischen Vereins und die Herausgabe eines „Notizblattes“ beschlossen wurden. Die Vorbereitungen zogen sich jedoch so hin, daß erst am 31. Januar die Gründung des „Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ vollzogen werden konnte. Der Verein entstand aus einer Verschmelzung mehrerer in den einzelnen Landesteilen bestehenden kleineren technischen Vereinigungen, den Kreisgesellschaften. Er erhielt dieselbe Organisation, wie der Ende März 1869 in Achern gegründete „Badische Techniker-Verein“, der sich aus 4 Bezirksverbänden bis heute zusammensetzt und zwar aus dem Unterrheinischen Bezirksverband mit Mannheim, Heidelberg, Wertheim usw., dem Mittelrheinischen mit Karlsruhe, Bruchsal, Rastatt, Baden, Pforzheim; dem Oberrheinischen a) mit Konstanz, Ueberlingen, Waldshut, Donaueschingen, und dem Oberrheinischen b) mit Freiburg, Offenburg, Lörrach, Lahr und Triberg. Zu dieser Organisation war das Vorbild die des neuen bayerischen Gesamtvereins. Dieser setzt sich aus 8 Kreisgesellschaften zusammen, von denen jede ihre selbständige Rassenverwaltung hat. In die Kasse für gemeinsame Vereinsangelegenheiten steuern nicht die einzelnen Mitglieder, sondern die Kreisgesellschaften selbst bei. Diese sind die Kreisgesellschaften für Oberbayern mit 162 Mitgliedern im Jahre 1869, für Niederbayern mit 33 Mitgliedern, für die Pfalz mit 64 Mitgliedern, für die Oberpfalz mit 88 Mitgliedern, für Oberfranken mit 6, für Mittelfranken mit 55, für Unterfranken mit 40, sowie für Schwaben und Neuburg mit 22, zus. 470 Mitgliedern. Die Mitglieder regiert ein Vorstand aus 10 Köpfen mit dem Sitz in München. In der ersten Zeit gehörten ihm an Prof. Bauernfeind als Vorsitzender, Ob.-Brt. von Voit, Brt. Hügel, Ing. Böhm, Stadtbrt. Zenetti, Gas-Dir. Dr. Schilling, Ob.-Baudir. von Pauli, Kreisbrt. Ruland, Prof. Neureuther und Geniemajor Kollmann. Schon aus dieser Zusammensetzung des Vorstandes läßt sich erkennen, daß die Mitglieder fast lauter Beamte waren. Bemerkenswert ist, daß das Ministerium um seine Zustimmung zur Gründung des Vereins angegangen worden war. Es gab ihm auch in der Zeit von 1869 bis 1877 eine Geldunterstützung von jährlich 1500 fl. oder etwa 2570 M. Die eigenen Einnahmen des Vereins betrugen 1868 1455 fl. oder etwa 2500 M. Nun hatte der Verein beschlossen, an Stelle des bis dahin herausgegebenen „Notizblattes“ eine größere Zeitschrift erscheinen zu lassen. Für diese war die des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ das Vorbild. Es sollten jährlich 6 Hefte mit je 2 Bogen Text und 3 Tafeln erscheinen. Das Programm war insofern ein für die damaligen Verhältnisse sehr umfassendes, als die Zeitschrift neben den allgemeinen Vereins-Interessen und Fachfragen auch die Leistungen des bayerischen Staatsbauwesens, allerdings unter Ausschluß jeder tadelnden Kritik, behandeln sollte. Hierzu waren hauptsächlich die Staatsmittel, die dem Verein zufließen, bestimmt. In der Pflege dieser Zeitschrift erblickte der Verein eine Hauptaufgabe.

Die erste General-Versammlung des Vereins

Vermischtes.

Wohnungs- und Siedelungswesen in Bayern nach dem Krieg. Der „Bayerische Landesverein zur Förderung des Wohnungswesens“ hat an die Staatsregierung eine Denkschrift zur Wohnungs- und Siedelungsfrage gerichtet, die die Lage des Wohnungswesens in einer umfassenden Untersuchung behandelt. Die Denkschrift zählt eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Wohnungs- und Siedelungswesens auf. Zunächst sollen in einer von der Staatsregierung einzuberufenden

wurde vom 15. bis 17. Aug. 1869 in München abgehalten. Sie war von über 300 Mitgliedern aus allen Teilen des Landes besucht und von einem regen Geist gemeinsamen Strebens beseelt. Die Verhandlungen und Vorträge fanden in einem Hörsaal des neuen Polytechnikums statt. Als Ort der nächsten General-Versammlung 1871 wurde Nürnberg gewählt. In diesem Jahr vollzog der bayerische Verein auch seinen Beitritt zu dem in Berlin tagenden „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“. Da der Vorort dieses Verbandes damals noch wechselte, so fiel er für die Jahre 1875 und 1876 an Bayern. Mit diesen erweiterten Beziehungen erhöhte sich auch das Ansehen des Vereins in der Öffentlichkeit; zugleich erstarkte er durch Zunahme der Mitgliederzahl, die 1878 bereits über 800 betrug, nach innen so, daß er an einen weiteren Ausbau der Zeitschrift herantreten konnte. Für diese war die Staatsunterstützung seit 1877 fortgefallen; dennoch ging er an einen Ausbau der Zeitschrift, die er als ein zusammenhaltendes Band unter den Mitgliedern betrachtete. Sie wurde eine Vierteljahrsschrift für Baukunde.

Für die Tagungen der Wanderversammlungen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ auf bayerischem Gebiet leistete der Verein jeweils die umfangreichen Arbeiten. Für die II. Generalversammlung des Verbandes des Jahres 1876 erschien durch ihn als Festgabe für die Teilnehmer Franz Rober's „Bautechnischer Führer durch München“. Als im Jahre 1902 die Wanderversammlung in Augsburg stattfand, wurde der schöne Band „Augsburg und seine Bauten“ herausgegeben. Die Krone aller Veröffentlichungen aber wurde der stattliche Band „München und seine Bauten“, der zur 41. Wanderversammlung des Verbandes 1912 in München erschien. Seit Herausgabe des „Bautechnischen Führers“ waren 56 Jahre verflossen, ohne daß der Verband wieder in München getagt hätte, aber auch ohne daß eine neue umfassende oder geschlossene Veröffentlichung über Münchens Bauten erschienen wäre. Diese aus dem bedeutungsvollen Anlaß heraus zu geben, erschien dem Verein als eine Pflicht, die er glänzend erfüllte. Er schuf ein Werk, das nicht nur die alten Bauwerke Münchens in würdiger Aufnahme darstellt, sondern auch dem gewaltig angewachsenen architektonischen Schaffen der Neuzeit gerecht wird.

Die eigene Zeitschrift gab der Verein in den achtziger Jahren auf und wählte die „Deutsche Bauzeitung“ als Vereinsorgan, ein Verhältnis, das bis 1913 andauerte und beiden Teilen von Nutzen war. Seit 1903 stand der Verein auch mit der „Süddeutschen Bauzeitung“ in München in näheren Beziehungen. Die Organisation des Gesamtvereins konnte in der Entwicklung bis heute unverändert beibehalten werden; eine veränderte Verwaltungsmaßnahme wurde lediglich dahin getroffen, daß die Leitung nach München verlegt wurde. An die Stelle der früheren 10 Vorstandsmitglieder traten nunmehr ein Arbeitsausschuß aus 6 Mitgliedern aus München und je 1 Vertreter der 8 Kreisgesellschaften. Diese Erweiterung des Vorstandes hatte sich als notwendig erwiesen, war doch die Zahl der Mitglieder inzwischen auf etwa 1200 gestiegen. Zugleich war in der Zusammensetzung der Mitglieder eine wesentliche Änderung eingetreten. Bestand der Verein lange Zeit fast ausschließlich aus beamteten Mitgliedern, so änderte sich das Verhältnis bis in die letzten Jahre so, daß die Beamten heute nur mehr einen Teil der Mitglieder bilden. Von den Gründungs-Mitgliedern leben heute noch 6, und zwar Prof. Dr. G. von Hauberrisser, Bauamtmann a. D. Joh. Linde, Ober-Reg.-Rat a. D. Kosmas Lutz und Geh. Rat von Maxon in München, Ob.-Reg.-Rat G. Hennch in Nürnberg und Ob.-Ing. a. D. Joachimbauer in Mindelheim.

Es liegt auf der Hand, daß die Tätigkeit eines Gesamtvereins von der Zusammensetzung des „Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ an gewisse, in seiner Organisation liegende Fesseln gebunden ist und namentlich von einer starken Kreisgesellschaft, wie der Oberbayerischen in München, übertroffen werden kann. Das liegt jedoch in der Natur der Dinge und kann den erfreulichen Umstand nicht verkleinern, daß der Verein sich allen Sonderbestrebungen gegenüber, die auch in Bayern in den letzten Jahren nicht ausgeblieben sind, als ein fester Wall und ein ernster Faktor für die Vertretung und Hebung des technischen Faches und seiner Mitglieder erwiesen hat. Es sind daher freundliche und dankbare Gefühle und frohe Wünsche, die ihn beim Uebertritt in das zweite halbe Jahrhundert seines Bestehens begleiten, in dem er in Bayern vor große Aufgaben sich gestellt sehen wird. —

Die Denkschrift zählt eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Wohnungs- und Siedelungswesens auf. Zunächst sollen in einer von der Staatsregierung einzuberufenden

Versammlung beraten werden: 1. Die Gründung einer Siedelungs-Gesellschaft, 2. die Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit in Stadt und Land, 3. vorübergehende gemeindliche Fürsorge-Maßnahmen für heimkehrende Krieger.

An dieser Versammlung sollen teilnehmen staatliche und gemeindliche Fachleute, Vertreter des Landtages, Vertreter von Industrie, Landwirtschaft und Handel, der Landes-Versicherungsanstalten, Sparkassen, Kreditbanken und Kreditgenossenschaften, des Baugewerbes und der gemeinnützigen Bauvereinigungen.

Ueber die Ziele der Wohnungs- und Siedelungsreform wird am Schluß der Denkschrift gesagt: „Die Wohnungs- und Siedelungsreform, deren ungeheure Wichtigkeit für Volksernährung und sozialen Fortschritt gewiß nicht unterschätzt wird, muß in Zukunft vor allem im Dienste der Bevölkerungspolitik stehen. Sie muß alles fördern, was das Heranwachsen einer starken, gesunden und zahlreichen Nachkommenschaft fördert, sie muß mit allen Mitteln alles hindern, was die treibenden Kräfte des Geburten-Rückganges und der Wohnungs-Krankheiten in den Städten zu stärken geeignet wäre.“ —

Tag für Denkmalpflege. Der geschäftsführende Ausschuß des Tages für Denkmalpflege — Vorsitzender Geh. Hofrat Dr. v. Oechelhäuser in Karlsruhe — hat beschlossen, in diesem Jahre Mitte September in Augsburg zu tagen. Diese Tagung war schon für 1914 geplant, wurde aber durch den Krieg verhindert. Die Tagesordnung des Augsburger Denkmalpflegetages wird binnen kurzem bekannt gegeben. —

Tote.

Architekt Max Ostenrieder †. In Moosburg an der Amper bei München starb am Nachmittag des 23. März im Alter von 47 Jahren infolge eines Schlaganfalles nach kurzer Krankheit der Architekt Max Ostenrieder, der in München und im weiteren Oberbayern eine Reihe von Bauten geschaffen hat, die sich durch ein verständnisvolles Anknüpfen an die Ueberlieferung, namentlich die gotische Zeit in tiroler Prägung, auszeichnen. Er fand seine fachliche Ausbildung als Abkömmling einer alten Münchener Familie auf der Industrieschule und der Technischen Hochschule in München und war einige Zeit auf dem Stadtbauamt daselbst tätig. Am Marien-Platz in München schuf er von 1896 auf 1897 ein fünfgeschossiges Wohnhaus und Geschäftshaus für sich; in der gleichen Zeit entstand am Platzl in München das Wohn- und Geschäftshaus Kaut in gleichfalls 5 Geschossen. In beiden Fällen verwendete er die Formen der tiroler Gotik in verständnis- und geschmackvoller Weise. Er führte die Architekturtile in Muschelkalk, die Flächen in hellem Putz aus. In ähnlicher Weise entstand von 1901 auf 1902 der Gasthof zum Hoyerbräu im Tal in München. Auch hier geht die Muschelkalk-Architektur, die sich von hellen Putzflächen abhebt, auf Formen mit tiroler Charakter zurück. In etwas abweichenden Formen entstand von 1904 auf 1905 das Wohn- und Geschäftshaus Roiger an der Brunn-Straße in München. Hier schuf er ferner in zeitlich verschiedener Reihenfolge das Haus Kraft in der Sendlinger-Straße, Haus Baum & Landemann am Altheimereck, das Sieberhaus an der Maffei-Straße, das Benefiziatenhaus am Stefans-Platz, das Singspielerhaus in der Sendlinger-Straße und als ein Werk der letzten Zeit das Hotel Marienbad. Von seinen übrigen Bauten seien namentlich zwei große, burgähnliche Schloßanlagen hervorgehoben, in denen deutlich die Ergebnisse seines Studiums des tiroler Burgbaues zu erkennen sind: ein Sommerschloß für die Großherzogin von Luxemburg bei dem Dorf Colmar, Gemeinde Berg in Luxemburg, und das Schloß des Freiherrn v. Cramer-Klett in Hohen-Aschau südlich vom Chiemsee, das durch weitgehenden Umbau einer alten Burganlage in herrlichster Naturumgebung hervorgegangen ist. Diese beiden Baugruppen beherrscht in glücklicher Weise das Malerische, zu dem sich, wie in allen seinen Bauten, ein starker Zug romantischen Empfindens gesellt. Im Auftrag des Schloßherrn von Hohen-Aschau, Freiherrn von Cramer-Klett, errichtete er in Kloster Ettal einen Neubau der Klostergebäude, der sich wohl in die Klostergruppen und die Landschaft einordnet. Bei der Würdigung der Werke des Verstorbenen darf jedoch nicht die Mitwirkung eines begabten Mitarbeiters übersehen werden, dessen Auffassungsweise aus den künstlerisch einheitlich geführten Werken wohl zu erkennen ist.

Hofrat Professor Artur Oelwein in Wien †. Kurz vor Vollendung seines 80. Lebensjahres ist in Wien der Hofrat Prof. Artur Oelwein verstorben, der als Eisenbahn-Fachmann — er war beim Bau der Arlberg-Bahn und der Wiener Stadtbahn in hervorragendem Maße beteiligt —

sich eines guten Rufes in Oesterreich erfreute, vor allem aber durch sein Eintreten für eine großsinige österreichische Wasserstraßen-Politik auch in weiteren Kreisen, vor allem in Deutschland, bekannt geworden ist. Er war einer der ersten, der für den Bau eines Donau-Oder-Kanals eingetreten ist. Schon i. J. 1873 hatte er für diese Wasserstraße einen Entwurf aufgestellt, für den auch bereits einer Gesellschaft die Ausführungs- und Betriebs-Konzession erteilt war, als der große Finanzkrach allen derartigen Plänen einstweilen ein Ende machte. Seitdem hat diese Frage nie geruht und Oelwein ist immer wieder für diesen Gedanken mit Wort und Schrift eingetreten, der zum zweiten Mal seiner Verwirklichung entgegen zu gehen schien, als das Ministerium Körber im Jahr 1901 den großgedachten Plan eines Wasserstraßennetzes vorlegte, in dem der Donau-Oder-Kanal das wichtigste Glied bildete. Das Schicksal dieser Vorlage, die, erst mit Enthusiasmus aufgenommen, in den weiteren parlamentarischen Verhandlungen immer mehr verkümmerte und mehr und mehr mit Konzessionen aller Art an einzelne Landesteile bepackt wurde, ist bekannt. Heute nach 16 Jahren sind nur einige Bruchstücke davon in Angriff genommen worden. Der Weltkrieg hat dann die Frage eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes, d. h. die Verbindung der Donau mit den großen deutschen Strömen Rhein, Elbe, Oder und der Weichsel, wieder in den Vordergrund des Interesses gerückt und wieder ist Oelwein mit Wärme und Sachkunde dafür eingetreten. Im Juni v. J. hat der greise Verfechter dieser Ideen noch mit jugendlicher Lebhaftigkeit auf einer Tagung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Wirtschafts-Verbandes in München dafür gesprochen und die 2. Januar-Nummer dieses Jahres der „Zeitschrift des österr. Ing.- und Arch.-Verbands“ bringt einen eingehenden Aufsatz aus seiner Feder über den derzeitigen Stand dieser Frage und ihre Bedeutung für Oesterreich.

Oelwein war, wie schon bemerkt, zunächst im Dienst der Staats-Eisenbahn tätig, dann Professor an der Hochschule für Bodenkultur und nach seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst bei der Direktion für den Bau der Wasserstraßen im Handelsministerium als beratender Ingenieur bestellt. Am 2. April d. J. hätte er seinen 80. Geburtstag begehen können. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb um Entwürfe für Vereinszeichen und Buchmarken, veranstaltet vom Hilfs-Ausschuß für bildende Künstler in Karlsruhe, wurde der I. Preis nicht verteilt. Seine Summe wurde dazu verwendet, fünf II. und zwölf III. Preise zu bilden und so die Zahl der Preise von 11 auf 17 vermehrt. II. Preise erhielten Wilh. Morano, Adolf Krapp und Ernst Zscherper in Mannheim, sowie Paul Kratz in Hofheim. III. Preise wurden zuerkannt Paul Kratz in Hofheim, Alfr. Kusche, Jul. Koch und A. H. Müller in Karlsruhe, M. Henze in Frankfurt a. M., Andreas Laber in Darmstadt, Walt. Meier in Freiburg i. Br., sowie Walt. Becker und Berta Hindelang in Karlsruhe. —

Chronik.

Gedächtnishalle und Heldenhain in Magdeburg. Die Stadt-verordneten-Versammlung in Magdeburg hat beschlossen, von dem Plan der Anlage eines besonderen Ehrenfriedhofes für die im Krieg Gefallenen Abstand zu nehmen. Statt dessen soll in der Nähe der Stadt eine Ehren-Gedächtnishalle inmitten eines Haines errichtet werden, in der die Namen aller gefallenen Kriegsteilnehmer von Magdeburger Truppenteilen der Nachwelt überliefert werden. —

Ein Ehrenfriedhof in Colmar im Elsaß soll nach dem Entwurf des Bildhauers Prof. Heinr. Waderé in München mit einem Aufwand von 50 000 Mark angelegt werden. —

Erhaltung der Kunstdenkmäler in Polen. Auch in dem unter österreichischer Verwaltung stehenden Teil von Polen wird der Erhaltung der Kunstdenkmäler besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Das Gouvernement in Lublin macht bekannt, daß die Vernichtung aller Gegenstände von künstlerischem oder geschichtlichem Wert in öffentlichem Eigentum verboten ist und daß Gegenstände dieser Art in privatem Eigentum nach Tüchtigkeit erhalten werden sollen. Niederlegungen oder Umbauten solcher Werke dürfen erst nach einer Entscheidung der Sachverständigen für Denkmalpflege beim Gouvernement erfolgen. Der Schutz der Archive, Bibliotheken und kunsthistorischen Sammlungen ist durch besondere Verfügungen gesichert. —

Inhalt: Für das Vaterland. — Spanien. — Das Haus des Rats Herrn Johann Uphagen in Danzig. — Zum fünfzigjährigen Bestehen des Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Hierzu eine Bildbeilage: Kathedrale von Salamanca.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.